



3 1761 11650347 5



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116503475>

169



Second Session
Thirty-sixth Parliament, 1999

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Tuesday, October 26, 1999

Issue No. 1

Organizational meeting and

First meeting on:

The order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement

INCLUDING:
THE FIRST REPORT OF THE
COMMITTEE (Rule 104)

APPEARING:
The Honourable David Collenette, P.C., M.P.,
Minister of Transport

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-sixième législature, 1999

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mardi 26 octobre 1999

Fascicule n° 1

Réunion d'organisation et

Première réunion concernant:

Le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle

Y COMPRIS:
LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ
(article 104)

COMPARAÎT:
L'honorable David Collenette, c.p., député,
ministre des Transports

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Losier-Cool
* Boudreau, P.C. (or Hays)	* Lynch-Staunton (or Kinsella)
De Bané, P.C.	Maheu
Johnson	Poulin
Kirby	Roberge
LeBreton	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator Finestone (*October 21, 1999*).

The name of the Honourable Senator De Bané substituted for that of the Honourable Senator Perrault (*October 26, 1999*).

The name of the Honourable Senator Losier-Cool substituted for that of the Honourable Senator Callbeck (*October 26, 1999*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Losier-Cool
* Boudreau, c.p. (ou Hays)	* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
De Bané, c.p.	Maheu
Johnson	Poulin
Kirby	Roberge
LeBreton	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Maheu substitué à celui de l'honorable sénateur Finestone (*le 21 octobre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur De Bané substitué à celui de l'honorable sénateur Perrault (*le 26 octobre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Losier-Cool substitué à celui de l'honorable sénateur Callbeck (*le 26 octobre 1999*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, October 14, 1999:

The Honourable Senator Hays moved, seconded by the Honourable Senator Graham, P.C.:

That, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, the order laid before this Chamber on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, be referred for review to the Standing Senate Committee on Transport and Communications;

That the Committee hear, amongst others, the Minister of Transport;

That the Committee have the power to permit coverage by electronic media of its public proceedings; and

That the Committee submit its final report no later than December 15, 1999.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 14 octobre 1999:

L'honorable sénateur Hays propose, appuyé par l'honorable sénateur Graham, c.p.,

Que, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada, le décret déposé devant cette Chambre le 14 septembre 1999, autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour étude;

Que le Comité entende, entre autres témoins, le ministre des Transports;

Que le Comité soit autorisé à permettre la diffusion électronique de ses délibérations publiques; et

Que le Comité présente son rapport final au plus tard le 15 décembre 1999.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, October 26, 1999

(1)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:45 p.m., in Room 505, Victoria Building, for the purpose of organization.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, De Bané, P.C., Forrestall, Johnson, Kirby, LeBreton, Maheu, Poulin and Spivak (11).

Other senators present: The Honourable Senators Cohen, DeWare, Fairbairn, P.C. and Prud'homme, P.C. (4).

Also in attendance: The official reporters of the Senate

The committee proceeded to organize pursuant to rule 88.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

The Honourable Senator Poulin moved that the Honourable Senator Bacon be Chairman of this committee

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Bacon took the Chair.

The Honourable Senator LeBreton moved that the Honourable Senator Forrestall be Deputy Chairman of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Maheu moved that the Honourable Senators Bacon, Forrestall and Callbeck be elected members of the Subcommittee on Agenda and Procedure.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Kirby moved that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses and schedule hearings.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator LeBreton moved that the committee print 225 copies of its proceedings; and

That the Chairman be authorized to adjust this number to meet demand.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Forrestall moved that, pursuant to rule 89, the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided that a representative of each party is present.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Kirby moved that pursuant to rule 104, the Chairman be authorized to report expenses incurred by the committee during the last session.

The question being put on the motion, it was adopted.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 26 octobre 1999

(1)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 16 h 45, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, pour sa séance d'organisation.

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, De Bané, c.p., Forrestall, Johnson, Kirby, LeBreton, Maheu, Poulin et Spivak (11).

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Cohen, DeWare, Fairbairn, c.p., et Prud'homme c.p. (4).

Également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité tient sa séance d'organisation conformément à l'article 88 du Règlement.

Le greffier du comité préside à l'élection du président.

L'honorable sénateur Poulin propose que l'honorable sénateur Bacon soit élu présidente du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bacon prend le fauteuil.

L'honorable sénateur LeBreton propose que l'honorable sénateur Forrestall soit élu vice-président du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Maheu propose que les honorables sénateurs Bacon, Forrestall et Callbeck forment le sous-comité du programme et de la procédure.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kirby propose que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité, à inviter des témoins et à établir l'horaire des audiences.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur LeBreton propose que le comité fasse imprimer 225 exemplaires de ses délibérations; et

Que la présidente soit autorisée à modifier cette quantité en fonction des besoins.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidente soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, à condition qu'un représentant de chaque parti soit présent.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kirby propose que, conformément à l'article 104 du Règlement, la présidente soit autorisée à faire rapport des dépenses faites au cours de la dernière session.

La question, mise aux voix, est adoptée.

The Honourable Senator Forrestall moved that the Chairman be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Johnson moved that the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the Chairman, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Maheu moved that pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred on the Chairman or, in the Chairman's absence, the Deputy Chairman; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and Guideline 3:05 of Appendix II of the Rules of the Senate, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred on the Chairman, the Deputy Chairman, and the Clerk of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Forrestall moved that the committee empower the Chairman to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Kirby moved that, pursuant to the Senate guidelines for witnesses expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for no more than two witnesses from any one organization and payment will take place upon application.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Kirby moved that, the following budget application be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$ 19,250
Transportation and Communications	\$250
Other Expenditures	\$ 400
Total	\$ 19,900

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Johnson moved that the Chairman be authorized to seek authority from the Senate to permit coverage by electronic media of the committee's public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

L'honorable sénateur Forrestall propose que la présidente soit autorisée à demander au Sénat l'autorisation de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, d'employés de bureau et d'autres personnes au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, la teneur de ces derniers et les prévisions qui lui sont renvoyés.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Johnson propose que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services des experts-conseils dont il peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidente, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et d'ébauches de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Maheu propose que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager des fonds soit accordée à la présidente ou, en son absence, au vice-président; et

Que conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe II du Règlement du Sénat, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit accordée à la présidente ou au vice-président, et au greffier du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose que le comité autorise la présidente à désigner, selon les besoins, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kirby propose que, conformément aux directives du Sénat sur les dépenses des témoins, les témoins invités à comparaître devant le comité soient remboursés de leurs frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables et ce, pour au plus deux représentants par organisme, après qu'une demande de remboursement a été présentée.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kirby propose que le budget suivant soit soumis à l'approbation du comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

Services professionnels et spéciaux	19 250 \$
Transports et communications.	250 \$
Autres dépenses	400 \$
Total.	19 900 \$

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Johnson propose que la présidente soit autorisée à demander au Sénat la permission de diffuser les délibérations publiques du comité par les médias d'information électroniques, de manière à déranger le moins possible les travaux; et

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Chairman informs the committee members of the time slot for the regular meetings.

At 4:50 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, October 26, 1999

(2)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:05 p.m., in Room 505, Victoria Building, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, De Bané, Forrestall, Johnson, Kirby, LeBreton, Maheu, Poulin, and Spivak (11).

Other senators present: The Honourable Senators Cohen, DeWare, Fairbairn, Kenny and Kinsella (5).

APPEARING:

From Transport Canada:

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister.

WITNESSES:

From Transport Canada:

Margaret Bloodworth, Deputy Minister;

Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 14, 1999, the committee proceeded to study the order laid before the Senate on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act.

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister, made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the document by the Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-05*.

At 8:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre ces diffusions à sa discrétion.

La question, mise aux voix, est adoptée.

La présidente informe les membres du comité de l'horaire des séances régulières.

À 16 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 26 octobre 1999

(2)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 05, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, De Bané, Forrestall, Johnson, Kirby, LeBreton, Maheu, Poulin et Spivak (11).

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Cohen, DeWare, Fairbairn, Kenny et Kinsella (5).

COMPARAÎT:

De Transports Canada:

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre.

TÉMOINS:

De Transports Canada:

Margaret Bloodworth, sous-ministre;

Louis Ranger, sous-ministre adjoint, Politiques.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 14 octobre 1999, le comité examine le décret déposé devant le Sénat le 14 septembre 1999 et autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada.

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre, fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que le document de l'honorable David Collenette, c.p. député, ministre, soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T1-S1-08-05*).

À 20 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, November 17, 1999

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

FIRST REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports, pursuant to Rule 104 of the Rules, that the expenses incurred by the Committee during the First Session of the Thirty-sixth Parliament are as follows:

1. With respect to its examination of legislation:

Professional services	\$35,072.77
Transportation & Communications	\$18.50
Witness expenses	<u>\$7,088.79</u>
Total	\$42,180.06

2. With respect to its special study on Canada's international competitive position in communications:

Professional services	\$180,835.49
Transportation & Communications	\$59,000.47
Witness expenses	\$1,614.86
Miscellaneous	<u>\$1,148.81</u>
Total	\$242,599.63

3. With respect to its special study on transportation safety:

Professional services	\$43,362.91
Transportation & Communications	\$67,494.21
Witness expenses	\$2,819.08
Miscellaneous	<u>\$</u>
Total	\$113,676.20

During the session under consideration, your committee considered nine (9) Orders of Reference, held thirty-six (36) meetings and heard from one hundred ninety (190) witnesses and submitted twelve (12) reports in relation to its work.

Your committee examined eight bills, made eleven (11) amendments and observations to three (3) of these Bills:

Bill S-4, An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability).

Bill C-17, An Act to amend the Telecommunications Act and the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act.

Bill S-2, An Act to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another Act.

Bill C-9, An Act for making the system of Canadian Ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities, and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence.

RAPPORT DU COMITÉ

Le mercredi 17 novembre 1999

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

PREMIER RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été déférées, dépose, conformément à l'article 104 du Règlement, le relevé suivant des dépenses encourues à cette fin par le Comité au cours de la première session de la trente-sixième législature:

1. Relatif à son étude des mesures législatives:

Services professionnel	35 072,77 \$
Transport et communications	18,50 \$
Dépenses des témoins	<u>7 088,79 \$</u>
Total	42 180,06 \$

2. Relatif à son étude de la position concurrentielle du Canada dans le domaine des communications:

Services professionnel	180 835,49 \$
Transport et communications	59 000,47 \$
Dépenses des témoins	1 614,86 \$
Autres dépenses	<u>1 148,81 \$</u>
Total	242 599,63 \$

3. Relatif à son étude spéciale sur la sécurité des transports:

Services professionnel	43 362,91 \$
Transport et communications	67 494,21 \$
Dépenses des témoins	2 819,08 \$
Autres dépenses	<u>\$</u>
Total	113 676,20 \$

Durant la session sous considération, le comité a étudié neuf (9) ordres de renvoi, tenu trente-six (36) réunions, a entendu cent quatre-vingt-dix (190) témoins et soumis douze (12) rapports

Le comité a étudié huit projets de loi et a fait onze (11) amendements et observations à trois (3) de ces projets de lois:

Projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime).

Projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi sur les Télécommunications et la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada.

Projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence.

Projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du Réseau portuaire canadien par une rationalisation de gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voir maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

Bill C-15, An Act to amend the Canada Shipping Act and to make consequential amendments to other Acts.

Bill S-23, An Act to amend the Carriage by Air Act to give effect to a Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air and to give effect to the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier.

Bill C-58, An Act to amend the Railway Safety Act and to make a consequential amendment to another Act.

Bill C-55, An Act respecting Advertising services supplied by foreign periodical publishers.

The Subcommittee on Communications held nineteen (19) meetings and heard more than twenty-five (25) hours of testimony given by forty-three (43) witnesses in relation to the special study on Canada's international competitive position in communications. The Committee presented its Final Report entitled *Wired to Win! — Canada's Positioning Within the World's Technological Revolution* to the Senate on June 7, 1999.

Your subcommittee travelled on a fact-finding mission to Brussels, Paris and to London from November 14 to 22, 1998.

The Subcommittee on Transport Safety and Security held eight (8) meetings and heard ten (10) hours of testimony given by eleven (11) witnesses. The committee presented a report to the Senate on June 10, 1998.

Respectfully submitted,

Projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence.

Projet de loi S-23, Loi modifiant la Loi sur le transport aérien et portant mise en oeuvre d'un protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et portant mise en oeuvre de la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel.

Projet de loi C-58, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et une autre loi en conséquence

Projet de loi C-55, Loi concernant les Services publicitaires fournis par des éditeurs étrangers de périodiques

Le sous-comité des communications a tenu dix-neuf (19) réunions et a entendu plus de vingt-cinq (25) heures de témoignages de quarante-trois (43) témoins dans le cadre de son étude spéciale de la position concurrentielle du Canada dans le domaine des communications. Le Comité a présenté au Sénat son rapport final intitulé *Au fil du progrès! Positionnement du Canada dans la révolution technologique mondiale* le 7 juin 1999.

Votre sous-comité s'est déplacé en mission d'information à Bruxelles, Paris et Londres du 14 au 22 novembre 1998.

Le sous-comité de la sécurité des transports a tenu huit (8) réunions et entendu dix (10) heures de témoignages de onze (11) témoins. Le comité a présenté un rapport au Sénat le 10 juin 1998.

Respectueusement soumis,

La présidente,

LISE BACON

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, October 26, 1999

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:30 p.m. to organize the activities of the committee.

[English]

Mr. Michel Patrice, Clerk of the Committee: Honourable senators, we have a quorum. As clerk of your committee, it is my duty to preside over the election of the chairman of this committee, and I am ready to receive motions to that effect.

[Translation]

Senator Poulin: I move that Senator Lise Bacon be elected Chairman of the Committee on Transport and Communications.

[English]

Mr. Patrice: Are there any other motions?

Honourable senators, you have heard the motion. It is moved by Senator Poulin that Senator Bacon be chairman of this committee. Is it your pleasure to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Patrice: Carried.

I invite Senator Bacon to take the Chair.

Hon. Lise Bacon (Chairman) in the Chair.

Senator Forrestall: Madam Chairman, I wholeheartedly support your nomination as chairman of the committee. More than that, I wish to express on behalf of all committee members how pleased we are to have you back not only here but also in the chair as we get on with the plateful of work ahead of us. We are pleased to see you in good health.

The Chairman: Thank you for your confidence in me and in the future work of this committee. I must say, it is good to be back.

Honourable senators, the next item on our agenda is the election of a deputy chairman.

Senator LeBreton: I move that the Honourable Senator Forrestall be named as deputy chairman of this committee.

Senator Kirby: I second the motion.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Congratulations, Senator Forrestall.

As our third agenda item, we require a motion regarding the Subcommittee on Agenda and Procedure.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 26 octobre 1999

Le comité sénatorial permanent et transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 30 pour sa séance d'organisation.

[Traduction]

M. Michel Patrice, greffier du comité: Honorables sénateurs, nous avons le quorum. En ma qualité de greffier du comité, je dois présider à l'élection à la présidence et je suis prêt à recevoir des motions à cet effet.

[Français]

Le sénateur Poulin: J'aimerais proposer que le sénateur Lise Bacon soit portée candidate à la présidence du comité des transports et des communications.

[Traduction]

M. Patrice: Y a-t-il d'autres motions?

Honorables sénateurs, vous avez entendu la motion. Il est proposé par l'honorable sénateur Poulin que l'honorable sénateur Bacon soit présidente de ce comité. Vous plaît-il d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

M. Patrice: La motion est adoptée.

J'invite le sénateur Bacon à occuper le fauteuil.

L'honorable sénateur Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

Le sénateur Forrestall: Madame la présidente, j'appuie de tout cœur votre élection à la présidence du comité. Qui plus est, je souhaite vous dire au nom de tous les membres du comité que nous sommes heureux de votre retour non seulement au comité, mais aussi en tant que présidente, au moment où nous avons tout ce travail devant nous. Nous sommes heureux de vous voir en bonne santé.

La présidente: Merci pour votre confiance en moi et pour votre désir d'aborder les futurs travaux du comité. Je dois dire qu'il est bon de se retrouver ici.

Honorables sénateurs, l'élection à la vice-présidence est le prochain point à l'ordre du jour.

Le sénateur LeBreton: Je propose que l'honorable sénateur Forrestall soit vice-président de ce comité.

Le sénateur Kirby: J'appuie la motion.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Félicitations, sénateur.

Pour le troisième point à l'ordre du jour, nous avons besoin d'une motion relative au sous-comité du programme et de la procédure.

[Translation]

Senator Maheu: Madam Chairman, I move that the Honourable Senators Bacon, Forrestall and Callbeck be elected to the Subcommittee on Agenda and Procedure.

[English]

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Next, we require a motion regarding the mandate of the Subcommittee on Agenda and Procedure.

Senator Kirby: Honourable senators, I move:

That the Subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the Committee with respect to its agenda, to invite witnesses and schedule hearings.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Next, we require a motion to print the committee's proceedings.

Senator LeBreton: Honourable senators, I move:

That the Committee print 225 copies of its proceedings; and

That the Chair be authorized to adjust this number to meet demand.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Next, we require a motion authorizing the committee to hold meetings and to print evidence when a quorum is not present.

Senator Forrestall: Honourable senators, I move:

That, pursuant to rule 89, the Chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided that a representative of each party is present.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Next, we require a motion regarding a financial report.

Senator Kirby: Honourable senators, I move:

That, pursuant to rule 104, the Chair be authorized to report expenses incurred by the Committee during the last session.

[Français]

Le sénateur Maheu: Madame la présidente, je voudrais proposer que les honorables sénateurs Bacon, Forrestall et Callbeck soient élus membres du sous-comité du programme et de la procédure.

[Traduction]

La présidente: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Nous avons maintenant besoin d'une motion relative au mandat du sous-comité du programme de la procédure.

Le sénateur Kirby: Honorables sénateurs, je propose:

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Nous avons maintenant besoin d'une motion relative à l'impression des délibérations du comité.

Le sénateur LeBreton: Honorables sénateurs, je propose:

Que le comité fasse imprimer 225 exemplaires de ses délibérations, et

Que la présidence soit autorisée à ajuster cette quantité en fonction des besoins.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Nous avons maintenant besoin d'une motion nous autorisant à tenir des réunions et à imprimer des témoignages en l'absence de quorum.

Le sénateur Forrestall: Honorables sénateurs, je propose:

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidence soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition officielle soient présents.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Nous avons maintenant besoin d'une motion relative au rapport financier.

Le sénateur Kirby: Honorables sénateurs, je propose:

Que, conformément à l'article 104 du Règlement, la présidence soit autorisée à faire rapport des dépenses faites au cours de la dernière session.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Next, we require a motion regarding research staff.

Senator LeBreton: Honourable senators, I move:

That the Chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the Committee's examination and consideration of such bills, subject matters of bills and estimates as are referred to it;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the Committee; and

That the Chair, on behalf of the Committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Next, we need a motion authorizing the committee to commit funds and certify accounts.

Senator LeBreton: Honourable senators, I move:

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred on the Chair or, in the Chair's absence, the Deputy Chair; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the Committee be conferred on the Chair, or the Deputy Chair, and the Clerk of the Committee.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

The next item is a motion regarding travel.

Senator Forrestall: Honourable senators, I move:

That the Committee empower the Chair to designate, as required, one or more members of the Committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the Committee.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Nous avons maintenant besoin d'une motion relative au personnel de recherche.

Le sénateur LeBreton: Honorables sénateurs, je propose:

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, d'employés de bureau et d'autres personnes au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, la teneur de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont déférés;

Que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à retenir le service d'experts — conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidence, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Nous avons maintenant besoin d'une motion autorisant le comité à engager des fonds et à approuver les comptes à payer.

Le sénateur LeBreton: Honorables sénateurs, je propose:

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit conférée à la présidence, ou en son absence, à la vice-présidence; et

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée à la présidence, à la vice-présidence, et au greffier du comité.

La présidente: Plaît-il et aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Nous passons au point suivant, la motion relative aux voyages.

Le sénateur Forrestall: Honorables sénateurs, je propose:

Que le comité autorise la présidence à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

The next motion sets out the travel and living expenses of the witnesses.

Senator Kirby: Honourable senators, I move:

That, pursuant to the Senate guidelines for witnesses' expenses, the Committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for no more than two witnesses from any one organization, and payment will take place upon application.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Next, we require a motion regarding the budget. We have been provided with a total budget of \$19,900, including professional and special services, transportation and communications, and other expenditures.

Senator Kirby: Is this budget just for the airline study?

The Chairman: That is right.

Senator Kirby: Honourable senators, I am happy to move:

That the following budget application for the special study on the airline industry be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Next, we need a motion regarding the electronic media coverage of the committee's public meetings.

Senator Johnson: Honourable senators, I move:

That the Chair be authorized to seek authority from the Senate to permit coverage by electronic media of the Committee's public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

The time slot for regular meetings is Tuesday from 9:30 a.m. to 11:30 a.m. in room 256-S and Wednesday at 5:45 p.m. in room 256-S. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Kirby: Just so I am clear, given that CPAC will be televising our meetings on the airline issue, the committee will meet in room 505-VB.

La motion suivante fixe les frais de déplacement des témoins.

Le sénateur Kirby: Honorables sénateurs, je propose:

Que, conformément aux lignes directrices du Sénat régissant les frais de déplacement des témoins, le comité peut rembourser des dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un maximum de deux témoins d'un même organisme, après qu'une demande de remboursement a été présentée.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Nous avons maintenant besoin d'une motion relative au budget. Nous avons obtenu un budget de 19,900 \$ au total, y compris les services professionnels et spéciaux, les transports et les communications et les autres dépenses.

Le sénateur Kirby: Est-ce que ce budget est prévu uniquement pour l'étude sur l'industrie aérienne?

La présidente: C'est exact.

Le sénateur Kirby: Honorables sénateurs, je propose:

Que le budget suivant pour l'étude spéciale sur l'industrie aérienne soit approuvé et présenté au comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Nous avons maintenant besoin d'une motion relative à la diffusion des délibérations publiques par médias d'information électroniques.

Le sénateur Johnson: Honorables sénateurs, je propose:

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de diffuser les délibérations publiques du comité par les médias d'information électroniques, de manière à déranger le moins possible les travaux; et

Que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

L'horaire des séances régulières est fixé de 9 h 30 à 11 h 30 dans la pièce 256-S et le mercredi à 17 h 45 dans la pièce 256-S. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Kirby: Étant donné que la Chaîne parlementaire va téléviser nos séances sur l'industrie aérienne, il faudrait préciser que le comité se réunira dans la pièce 505-VB.

The Chairman: Yes, just to hear witnesses on this matter.

Senator Kirby: I think the Wednesday time slot of 5:45 p.m. is worth noting because a number of senators on this committee will also be attending other committee meetings from 3:35 p.m. until 5:30 p.m.

The Chairman: Usually, the Senate rises at 3:30 p.m. on Wednesdays so all senators have an opportunity to attend committee meetings.

Honourable senators, Minister Collenette is scheduled to appear before this committee at 6:00 p.m. this evening, and we have ahead of us a full day's work tomorrow.

Mr. Patrice: Subject to the approval of the steering committee, we plan to start tomorrow at 1:30 p.m. in this room with the Consumers Association of Canada, followed by the Air Transport Association of Canada, the Airline Pilots Association, International, Transport 2000, and then the Competition Bureau.

The Chairman: That is why the steering committee is meeting immediately after this meeting adjourns.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, October 26, 1999

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, met this day at 6:00 p.m. to consider the order authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: This is the first meeting to study the order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement.

We are quite pleased to have the minister here tonight. I know that you worked hard in the House of Commons, but you will work hard here, too. The members have many questions to ask you. We are pleased to have you to start this committee's work. Welcome, and please proceed.

The Honourable David Collenette, Minister of Transport: One of the great advantages — there are many to being in the Senate — is that you can watch a minister go through two hours in the House of Commons on TV and then prepare your questions accordingly. Certainly this afternoon was interesting, and I hope to be equally forthcoming with you. It is with great enthusiasm that I am here at this Senate committee meeting.

Much has happened since August 13 when I announced, with Mr. Manley, that the Governor in Council had issued an order, pursuant to section 47 of the Canada Transportation Act, which established a special 90-day process designed to facilitate an

La présidente: Oui, simplement pour entendre les témoins.

Le sénateur Kirby: À mon avis, il vaut la peine de noter l'horaire du mercredi à 17 h 45, car plusieurs sénateurs de ce comité participent à d'autres séances de comité entre 15 h 35 et 17 h 30.

La présidente: Habituellement, le Sénat ajourne à 15 h 30 le mercredi si bien que tous les sénateurs peuvent participer aux séances de comité.

Honorables sénateurs, le ministre Collenette doit comparaître devant notre comité ce soir à 18 heures et la journée de demain s'annonce chargée.

M. Patrice: Sous réserve de l'approbation du comité directeur, nous prévoyons entendre demain, dans cette pièce, à 13 h 30 l'Association des consommateurs du Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association internationale des pilotes de ligne, Transport 2000 et le Bureau de la concurrence.

La présidente: C'est la raison pour laquelle le comité directeur va se réunir dès que nous aurons levé la séance.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 26 octobre 1999

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 heures, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports du Canada, pour étudier le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle.

La sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: C'est la première fois que notre comité se réunit pour étudier le décret du conseil autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle.

Nous sommes très heureux d'accueillir le ministre ce soir. Je sais que vous avez travaillé très fort à la Chambre des communes, vous travaillerez très fort ici aussi. Les sénateurs ont beaucoup de questions à vous poser. Nous sommes heureux de vous accueillir comme premier témoin dans cette étude. Bienvenue. Vous pouvez commencer.

L'honorable David Collenette, ministre des Transports: Un des grands avantages au Sénat — et il y en a plusieurs — c'est que vous pouvez voir à la télévision un ministre parler pendant deux heures d'une question à la Chambre des communes puis préparer vos questions en conséquence de ce qu'il a dit. Le débat cet après-midi était intéressant, et je compte bien être tout aussi ouvert avec vous ce soir. C'est avec beaucoup d'enthousiasme que je témoigne devant votre comité aujourd'hui.

Plusieurs événements se sont produits depuis le 13 août dernier lorsque j'ai annoncé, conjointement avec l'honorable John Manley, que le gouverneur en conseil avait pris un décret, en vertu de l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada, qui

orderly restructuring of the Canadian airline industry. In early August we were faced with the prospect of a major disruption in a key industry — an industry that is essential to this country. The government took steps to ensure that all options could be considered and that the public interest would be protected. We took action quickly and decisively, but it was only a temporary first step. Today I have come to speak to you about how we have prepared the groundwork for the next step, which will be permanent. I am therefore tabling today a document entitled “A Policy Framework for Airline Restructuring in Canada.”

[Translation]

It is very clear that Canada's airline industry is not just another service sector and that it is, inevitably, on the verge of major change. In a country with the width and breadth of ours, air services are a vital feature of our ability to meet our personal, commercial and national objectives. For these reasons alone, it is appropriate for the government to have a say in a restructuring, even if the solution is developed in the private sector.

[English]

The government is well aware that there are implications for competition in any major restructuring. Consequently, on August 30, I wrote to the Commissioner of Competition, Mr. Konrad von Finckenstein, seeking his advice on how to achieve an outcome as pro-competitive as possible in the face of consolidation, regardless of how it would be achieved. Last Friday, I received the reply from the commissioner, and I thank him publicly for his thorough airing of concerns and for his recommendations. His reply is in the form of a letter, which I am also making public today.

In examining his letter, it is important to recognize that while the advice of the commissioner covers four broad areas of concern, only one of those can be addressed by the Competition Bureau within its mandate. Using its normal merger review process, the bureau could seek remedies to address competition concerns, but it could not deal with the regulatory, legislative and policy issues identified in the commissioner's letter. For these, action by the government is required.

As we enter the final days of the 90-day period, I am pleased to note that a total of three proposals have come forward, and two of them are still on the table: one from Onex Corporation and one from Air Canada.

[Translation]

In announcing the issuance of the order on August 13, I said that I would be reviewing with my cabinet colleagues what further action might be required, including the possibility of introducing legislation to facilitate the implementation of an acceptable

établissait un processus spécial de 90 jours destiné à faciliter une restructuration ordonnée de l'industrie du transport aérien au Canada. Au début du mois d'août, nous étions confrontés à la perspective d'une perturbation importante dans une industrie clé — une industrie qui est essentielle à notre pays. Le gouvernement a pris des mesures pour garantir que toutes les options puissent être prises en compte et que l'intérêt public soit protégé. Nous avons agi — promptement et de façon décisive. Mais ce n'était là qu'une première étape temporaire. Aujourd'hui, je suis venu vous parler de la façon dont nous avons préparé le terrain en vue de la prochaine étape, qui sera permanente. Je dépose donc aujourd'hui un document intitulé «Politique cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada»

[Français]

Il est très clair que l'industrie du transport aérien au Canada n'est pas un secteur de services comme les autres et qu'il est, inévitablement, sur le point de vivre un changement majeur. Dans un pays aux dimensions comme le nôtre, les services aériens sont un élément vital pour réaliser nos objectifs sur le plan personnel, le plan commercial et le plan national. Pour ces raisons, il convient que le gouvernement se prononce sur la restructuration, même si la solution vient du secteur privé.

[Traduction]

Le gouvernement est bien conscient que toute restructuration importante comporte des répercussions sur la concurrence. Par conséquent, le 30 août, j'ai écrit au Commissaire de la concurrence, M. Conrad von Finckenstein, pour lui demander son avis sur la façon d'arriver à un résultat aussi favorable à la concurrence que possible face à la fusion, indépendamment de la façon dont celle-ci pourrait se réaliser. Vendredi dernier, j'ai reçu la réponse du Commissaire et je tiens à le remercier publiquement, d'une part, pour la façon exhaustive dont il a traité des préoccupations et, d'autre part, pour ses recommandations. Sa réponse est sous forme de lettre, et je la rends publique aujourd'hui.

À l'examen de cette lettre, il importe de reconnaître que même si l'avis du Commissaire couvre quatre grands domaines névralgiques un seul d'entre eux peut être traité par le Bureau de la concurrence à l'intérieur de son mandat. Selon son processus normal d'examen d'une fusion, le Bureau pourrait demander des correctifs pour régler les problèmes de concurrence, mais il ne pourrait pas intervenir dans les questions de réglementation, de législation et de politique mentionnées dans la lettre du Commissaire. Pour cela, il faut l'intervention du gouvernement.

Comme la période de 90 jours tire à sa fin, c'est avec plaisir que je constate qu'au total trois propositions ont été présentées et que deux d'entre elles sont encore sur la table — l'une d'Onex et l'autre d'Air Canada.

[Français]

En annonçant la prise d'un décret le 13 août, j'ai dit que j'examinerais de concert avec mes collègues du Cabinet quelles autres mesures pourraient être nécessaires, y compris la possibilité de déposer un projet de loi, pour faciliter la mise en oeuvre d'une

proposal and to make the necessary changes to the regulatory framework governing airlines.

In releasing this policy framework, the government is requesting input from parliamentarians on the important public policy issues identified and on the options for addressing them.

Both I and my officials have met or spoken to many of those directly affected including carriers of all sizes, consumer groups, travel agents, and airports. I personally have met with representatives of most of the unions whose members would be affected.

Many will welcome the opportunity to share their views with you. Over the past two and a half months I have indicated publicly, on a number of occasions, the areas of most concern to the government. Today, I am tabling the government framework to address them and requesting your assistance in finalizing this policy.

Our vision, as we enter the 21st century, is a safe and healthy Canadian airline industry. One that is owned and controlled by Canadians, that serves all parts of Canada at fair prices and that is capable of competing with the biggest and best airlines in the world.

[English]

A key, fundamental, underlying current and future airline policy is that there will be no compromise of Canada's existing high safety standards. Canadians can be proud of the safety standards of our airline industry. The government will remain vigilant to ensure that our standards remain among the most rigorous in the world.

[Translation]

Fundamental to the identity of Canada is its linguistic duality. It is a reflection of Canada's unique culture and values that Canadians be able to rely on the national air carrier for service in either official language.

The government will ensure that the Official Languages Act continues to apply in the case of Air Canada or any newer dominant carrier, and that the act is effectively implemented.

[English]

Let me now turn to some specific elements in the framework. The government will ensure that Canada's airline industry remains owned and controlled by Canadians. The Canadian Transportation Agency will carry out its legislated mandate to ensure compliance.

There will be no reduction in Canadian ownership and control requirements. The 25 per cent limit on foreign voting shares will not be changed. The requirement to be controlled in fact by Canadians will not be changed. The 25 per cent limit on voting

proposition acceptable et pour apporter les modifications nécessaires au cadre réglementaire régissant les compagnies aériennes.

En déposant cette politique-cadre, le gouvernement demande l'avis des parlementaires sur les importantes questions de politique identifiées et sur les options qui s'offrent à nous pour les résoudre.

Nous, mes cadres et moi-même, avons rencontré les personnes directement touchées, y compris les transporteurs de toutes tailles, les groupes de consommateurs, les agents de voyage et les aéroports. J'ai également rencontré des représentants de la plupart des syndicats dont les membres seraient touchés.

Bon nombre d'entre eux seront heureux d'avoir l'occasion de partager leurs idées avec vous. Au cours des deux derniers mois et demi, j'ai indiqué publiquement, à plusieurs reprises, les préoccupations principales du gouvernement. Aujourd'hui, je dépose la politique du gouvernement pour traiter de ces questions et je sollicite votre concours pour la peaufiner.

Notre vision pour le XXI^e siècle est celle d'une industrie canadienne du transport aérien sécuritaire et prospère, appartenant à des Canadiens et contrôlés par eux, desservant toutes les parties du pays à des prix justes et capable de rivaliser avec les plus grandes et les meilleures compagnies aériennes au monde.

[Traduction]

L'un des principes fondamentaux sous-jacents de notre politique actuelle et future en matière de transport aérien est que les normes élevées de sécurité actuellement en vigueur ne seront pas compromises. Les Canadiens peuvent à juste titre être fiers des normes de sécurité de notre industrie du transport aérien. Le gouvernement continuera d'être vigilant pour veiller à ce que nos normes demeurent parmi les plus rigoureuses au monde.

[Français]

La dualité linguistique du Canada fait partie intégrante de son identité. Compte tenu de la culture et des valeurs uniques du Canada, il va de soi que les Canadiens puissent compter sur le transporteur national pour être servis dans l'une ou l'autre des langues officielles.

Le gouvernement s'assurera que la Loi sur les langues officielles continue de s'appliquer dans le cas d'Air Canada ou d'un éventuel transporteur dominant et que la loi soit effectivement mise en oeuvre.

[Traduction]

Permettez-moi maintenant de me tourner vers des éléments précis de la politique-cadre. Le gouvernement s'assurera que la propriété et le contrôle de l'industrie et du transport aérien demeurent entre les mains des Canadiens. L'Office des transports du Canada s'acquittera de sa mission: veiller à la conformité législative.

Il n'y aura aucune réduction des exigences concernant la propriété et le contrôle canadiens. La limite de 25 p. 100 sur la propriété étrangère des actions avec droit de vote ne sera pas modifiée. L'exigence que la compagnie soit contrôlée de fait par

shares held by foreigners applies to all carriers, including Air Canada.

In addition to this limit on foreign investors, the Air Canada Public Participation Act prohibits any person from owning or controlling more than 10 per cent of Air Canada's voting shares. This affects all shareholders — both Canadian and non-Canadian. Although this provision has ensured that this former Crown corporation has been widely held, some have argued that this reduces shareholder influence. The government is prepared to consider increasing the limit to a new level, to be decided following input from parliamentarians, if such a measure contributes to achieving a healthy, Canadian-controlled airline industry.

[Translation]

Another key element of the policy framework relates to fostering competition. Both the government and the Competition Bureau have identified a number of areas where action will need to be taken to ensure as pro-competitive an environment as possible — one that will assure other carriers that they could successfully mount and sustain a competitive service.

[English]

Two particularly important issues in this regard are predatory behaviour and airport access. While energetic competition is to be encouraged, predatory behaviour cannot be tolerated. Small and new entrant carriers are potentially vulnerable to excessively aggressive, competitive attacks from a larger, established carrier. The government will ensure that effective measures are put in place for dealing with predatory behaviour in the airline industry.

The government will also ensure that access to airport facilities will be allocated to permit competitive domestic services to be introduced. This will include actions to ensure a fair and competitive allocation of runway slots. It may also require the dominant carrier to give up some access to terminal facilities to ensure that airport access is not a barrier to entry.

The Commissioner of Competition has developed concrete proposals in these two areas, as set out in his letter. I am seeking your advice as to the most effective way to address these two concerns.

The policy framework also covers a number of areas in which measures might be considered to mitigate any anti-competitive effects identified by consumers, travel agents and potential competitors. These include frequent-flier programs, computer reservation systems and travel agent commission overrides, as well as the needs of independent charter carriers and regional carriers that were previously affiliated with one of the major airlines. The commissioner's letter also describes possible actions that might be taken in these areas. Your advice, based on the input

des Canadiens ne sera pas changée. La limite de 25 p. 100 sur la propriété étrangère d'actions avec droit de vote s'applique à tous les transporteurs, y compris Air Canada.

En plus de cette limite imposée aux investisseurs étrangers, la Loi sur la participation publique d'Air Canada interdit à toute personne de détenir ou de contrôler plus de 10 p. 100 des actions avec droit de vote d'Air Canada. Cela s'applique à tous les actionnaires, tant canadiens que non canadiens. Bien que cette disposition ait garanti que l'ancienne société d'État soit à participation multiple, certains ont allégué que cette limite réduit l'influence des actionnaires. Le gouvernement est disposé à envisager de hausser la limite à un autre niveau, qui devra être déterminé à la suite de l'examen des parlementaires, si une telle mesure contribue à réaliser l'objectif d'une industrie du transport aérien prospère et contrôlée par des Canadiens.

[Français]

Un autre élément clé de la politique-cadre a trait à l'objectif de favoriser la concurrence. Le gouvernement et le Bureau de la concurrence ont tous deux repéré un certain nombre de secteurs dans lesquels des mesures s'imposent pour assurer un environnement aussi favorable à la concurrence que possible, un environnement qui assurera que d'autres transporteurs puissent réussir à lancer et à maintenir un service concurrentiel.

[Traduction]

L'agissement abusif et l'accès aux aéroports sont deux questions particulièrement importantes à cet égard. Même si une concurrence énergique doit être encouragée, l'agissement abusif ne peut être toléré. Les petits transporteurs et les nouveaux arrivants pourraient être vulnérables à des attaques excessivement agressives de la part d'une grande compagnie établie. Le gouvernement veillera à ce que des mesures efficaces soient mises en place pour contrer l'agissement abusif au sein de l'industrie du transport aérien.

Le gouvernement veillera également à ce que l'accès aux installations aéroportuaires soit attribué pour permettre l'introduction de services intérieurs concurrentiels. Cela supposera des mesures pour assurer une attribution juste et concurrentielle des créneaux de piste. Le transporteur dominant devra peut-être cédé une part de l'accès dont il jouit aux installations dans les aéroports pour assurer que l'accès à l'aéroport ne soit pas un obstacle à l'entrée.

Le Commissaire de la concurrence a élaboré des propositions concrètes dans ces deux secteurs et les a exposées dans sa lettre. Je demande votre avis sur la façon la plus efficace de régler ces deux questions.

La politique-cadre touche également à un certain nombre de points sur lesquels des mesures pourraient être envisagées pour atténuer les effets anticoncurrentiels identifiés par les consommateurs, les agents de voyage et les concurrents potentiels. Ce sont les programmes pour grands voyageurs, les systèmes informatisés de réservation et les surprimes sur les commissions versées aux agents de voyage, en plus des besoins des transporteurs d'affrètement indépendants qui étaient auparavant affiliés à l'une ou l'autre des grandes compagnies aériennes. La

you will hear, will be valuable in assessing which are the most practical and effective measures to be prescribed.

[Translation]

The airline industry is changing and Canada's international air policy must change as well. The government will revise its policies for international schedules and charter services with a view to removing unnecessary restrictions on air services. It will also reconsider its approach to the 60-plus bilateral air agreements the federal level has negotiated with other countries, to determine the extent to which Canadian and foreign carriers should have more international route opportunities.

[English]

Canadians are concerned about the future price of air travel; so is the government. Although the best way to address pricing is to have an air services market that remains competitive as a means of disciplining prices, it is recognized that competition may not exert sufficient control on prices in all circumstances.

Section 66 of the Canada Transportation Act, 1996, allows for complaints on unreasonable basic fares on monopoly routes. It is for consideration whether this section should be broadened to address dominance as well as monopoly on any given route and some other prices as well as the basic fair. In addition to reviewing this section, the government will require commitments on pricing from a dominant carrier during the restructuring process and will consider adding conditions to its restructuring approval.

[Translation]

The government is sensitive to the concern that services to smaller communities may decrease or even disappear. However, we are also confident that with the appropriate competitive environment, other companies will choose to serve, if the major carrier or its affiliate gives proper notice and withdraws. For this reason, the government will review the sections of the Canada Transportation Act dealing with the requirement to give notice to exit a market.

In addition to reviewing the sections, the government will require commitments on service to small communities from the dominant carrier during the restructuring process and will consider adding conditions to its restructuring approval.

[English]

The unions have shared their concerns with me regarding the impacts of airline consolidation on employees. They fear substantial job losses and relocation and that layoffs will be made without the choice of staying or without an attractive separation package. The government will encourage labour and management discussions on these matters. The government will insist that during any major restructuring of the airline industry employees

lettre du Commissaire décrit aussi les mesures possibles qui pourraient être prises relativement à ces questions. Vos conseils, basés sur ce que vous entendrez, sont précieux pour évaluer quelles sont les mesures les plus pratiques et efficaces à prescrire.

[Français]

L'industrie du transport aérien est en évolution et la politique du transport aérien international doit changer elle aussi. Le gouvernement revisera ses politiques concernant les services internationaux réguliers et d'affrètement pour en supprimer les restrictions inutiles sur les services aériens. Il envisagera aussi de revoir son approche dans la négociation aux quelque 60 accords aériens bilatéraux avec d'autres pays pour déterminer dans quelle mesure les transporteurs canadiens et étrangers devraient avoir la possibilité de desservir plus de routes internationales.

[Traduction]

Les Canadiens sont préoccupés par les prix éventuels des billets d'avion. Le gouvernement l'est de même. Bien que la concurrence dans le marché soit le meilleur moyen de discipliner les prix, il peut y avoir des circonstances où la concurrence n'exerce pas un contrôle suffisant.

L'article 66 de la Loi sur les transports au Canada permet à l'Office des transports du Canada de contrôler les prix de base sur les routes à monopole sur réception d'une plainte. Il sera utile d'examiner s'il convient d'élargir cet article pour traiter de la domination du marché, en plus du monopole, et aussi de certains autres prix en plus du prix de base. En plus d'examiner cet article, durant le processus de restructuration, le gouvernement exigera des engagements sur les prix de la part du transporteur dominant et il envisagera la possibilité d'ajouter des conditions à l'approbation de la restructuration.

[Français]

Le gouvernement est réceptif aux inquiétudes que les services aux petites collectivités pourraient être réduits et même disparaître. Toutefois, nous sommes aussi confiants que si un environnement concurrentiel approprié est créé, d'autres compagnies choisiront d'assurer ces services si le grand transporteur ou son affilié donnent un avis suffisant avant de se retirer. Pour cette raison, le gouvernement examinera les dispositions de la Loi sur les transports du Canada portant sur l'obligation de donner un avis avant de quitter un marché.

En plus d'examiner ces articles, le gouvernement exigera des engagements de la part du transporteur dominant concernant le service aux petites collectivités durant le processus de restructuration et il étudiera la possibilité d'intégrer des conditions à son approbation de la restructuration.

[Traduction]

Les syndicats m'ont fait part de leurs préoccupations concernant les répercussions de la fusion des compagnies aériennes sur les employés. Ils craignent qu'un nombre appréciable d'emplois soient perdus ou déplacés et que des personnes soient mises à pied sans qu'on leur offre le choix de conserver un emploi ou d'accepter une formule de cessation d'emploi attrayante. Le gouvernement encouragera les discussions

are treated fairly, and the government will require commitments from the dominant carrier to this effect.

The government intends to introduce legislation soon that will give it permanent authority over the review of any merger or acquisition affecting Air Canada or Canadian Airlines that is concluded from now on. This formal review process, which is being put in place because of the importance of the airline industry to Canadians and to our economy, will involve the three elements of our government oversight which are needed to fully capture the public interest. These include the Competition Bureau, which will review specific proposals with regard to the competition issues, the Canadian Transportation Agency, which will review proposals to ensure that air carriers remain controlled in fact and in law by Canadians, and the government itself, which will ensure that transportation public policy concerns are addressed.

This process puts the final decision to approve a merger or acquisition with the Governor in Council on the recommendation of the Minister of Transport. If a merger or acquisition was found to comply with the requirements to be owned and controlled by Canadians, as determined by the agency, the minister would formulate the recommendation for approval, taking into account the extent to which the carrier has made undertakings to address the remedies negotiated with the Competition Bureau and the conditions necessary to meet public policy objectives.

[Translation]

These are the cornerstones of the framework, but some work remains before this framework can be put into effect.

I am seeking the input of parliamentarians on key issues that may ultimately require commitments from a dominant carrier, government conditions to an approval, regulation and legislation.

[English]

Specifically, I am asking the House of Commons Standing Committee on Transport and the Standing Senate Committee on Transport and Communications to examine the policy framework and the specific issues identified for parliamentary input. These include the following: the issue of whether to increase the 10 per cent limit on the individual holding of voting shares in Air Canada; the most effective means to foster competition; how to address pricing; maintaining service to small communities; carrier commitments, including those related to the treatment of employees; and how to monitor the air market in which there could be a dominant carrier. I would hope to have reports on their findings by November 26. Members will find the commissioner's letter helpful in dealing with some of these questions.

patronales-syndicales sur ces questions. Le gouvernement insistera durant toute restructuration importante de l'industrie du transport aérien pour que les employés soient traités de façon juste, et il exigera des engagements de la part du transport dominant à cet effet.

Le gouvernement a l'intention de déposer très bientôt un projet de loi qui lui donnera des pouvoirs permanents pour examiner toute fusion ou acquisition touchant Air Canada ou Canadien qui pourra être conclue à compter d'aujourd'hui. Ce processus officiel d'examen qui est mis en place en raison de l'importance que revêt l'industrie du transport aérien pour les Canadiens et pour notre économie comportera trois niveaux de surveillance gouvernementale qui sont nécessaires pour sauvegarder intégralement l'intérêt public. Ce sont le Bureau de la concurrence qui examinera les questions de concurrence, l'Office des transports du Canada qui examinera les propositions afin d'assurer que les transporteurs aériens sont et continuent d'être contrôlés de fait et en droit par des Canadiens et, enfin, le gouvernement lui-même qui veillera à ce que les objectifs d'intérêt public soient pris en compte.

Ce processus laisse au gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports, la décision finale d'approuver une fusion ou une acquisition. S'il est démontré qu'une fusion ou une acquisition est conforme aux exigences concernant la propriété et le contrôle canadiens, selon une détermination de l'Office, le ministre des Transports formulera la recommandation en vue de l'approbation, en tenant compte de la mesure dans laquelle le transporteur a pris des mesures pour apporter les correctifs négociés avec le Bureau de la concurrence, et les conditions nécessaires pour satisfaire aux objectifs de politique d'intérêt général.

[Français]

Ce sont là les pierres angulaires de la politique, mais il reste encore du travail à faire, avant qu'elle ne puisse être mise en oeuvre.

Je demande aux parlementaires de se pencher sur les principales questions qui pourraient éventuellement nécessiter des engagements de la part d'un transporteur dominant et l'imposition de conditions, l'adoption de mesures législatives ou la prise de règlement par le gouvernement.

[Traduction]

Plus précisément, je demande au Comité permanent des transports de la Chambre des communes et au Comité sénatorial permanent des transports et des communications d'examiner la politique-cadre et les questions précises sur lesquelles nous sollicitons l'avis des parlementaires. Ce sont: l'à-propos de hausser la limite de 10 p. 100 sur la détention des actions avec droit de vote d'Air Canada, les moyens les plus efficaces de favoriser la concurrence, le maintien du service aux petites collectivités, les engagements des transporteurs aériens, y compris ceux ayant trait au traitement des employés et la façon de surveiller le marché du transport aérien dans lequel il pourrait y avoir un seul transporteur dominant. J'espère recevoir un rapport sur ces questions au plus tard le 26 novembre. Les membres

[Translation]

Let me conclude by emphasizing that a number of actions still have to play out with respect to airline restructuring. The private sector has not yet produced a conditional agreement which can be reviewed.

However, it has become very clear that government action is needed to ensure that the public interest remains paramount and is protected, under whatever scenario emerges.

[English]

Canadians know the benefits of market-driven solutions, but in such a pivotal industry as air travel, they demand that their government protect their core interests. In so doing, it will be important to find a balance between imposing a policy and regulatory framework that meets Canadian needs and avoids hampering the ability of any Canadian carrier to be effective and viable at home and in the global market.

I have been assured by Canadian air carriers that with a proper legislative and regulatory framework, competitive services will develop and provide real options for travellers. I should also like to assure not only parliamentarians but also all Canadians that whatever proposals are brought forward by the private sector, and whatever shape federal legislation and action takes, reductions to the safety of our aviation system will not be tolerated. Safety remains Transport Canada's top priority and we will not allow Canada's enviable safety record to be compromised.

I look forward to receiving your report and I am ready to answer any questions you may have.

The Chairman: A merger of the sort proposed by Onex, for example, raises several questions concerning competition policy in Canada. For example, what is the government's view of the domestic airline scene and what is the preferred structure?

Mr. Collenette: That is a bit of a loaded question. In terms of the present scene, as I outlined on August 13 when Mr. Manley and I put in place section 47, we saw an industry needing restructuring. We pointed out the financial problems of Canadian Airlines, which drove us to put section 47 in place, but we also outlined at the time that Air Canada has had a disappointing record financially over the last 10 or 11 years since privatization and that the two principle Canadian carriers obviously were not performing as well as comparable carriers in markets within our allies, within other jurisdictions. Therefore, we brought forward section 47 to allow the companies to talk to each other not only because at the time there was that proposal for the acquisition of Canadian's international routes by Air Canada, but also to bring other solutions forward. This was the most ready instrument that we had available to put in motion a process that would bring focus to the debate and try to bring forward proposals.

auront intérêt à prendre connaissance de la lettre du Commissaire pour examiner quelques-unes de ces questions.

[Français]

En conclusion, permettez-moi de souligner qu'il y aura d'autres développements en ce qui concerne la restructuration de l'industrie du transport aérien. Le secteur privé n'a pas encore produit une entente conditionnelle pour que nous puissions l'examiner.

Toutefois, il est devenu très clair que des mesures s'imposent de la part du gouvernement pour s'assurer que l'intérêt public continue de primer et soit protégé.

[Traduction]

Les Canadiens connaissent les avantages des solutions axées sur le marché, mais dans une industrie aussi critique que celle du transport aérien, ils demandent que leur gouvernement protège leurs intérêts essentiels. À cette fin, il sera important de trouver un équilibre entre imposer un cadre de politique et réglementaire qui satisfait aux besoins des Canadiens et éviter d'entraver la possibilité pour un transporteur canadien d'être efficace et viable au pays ainsi que dans le marché mondial.

Les transporteurs canadiens m'ont assuré qu'avec un cadre législatif et réglementaire approprié, des services concurrentiels surgiront offrant de véritables options pour les voyageurs. Je veux aussi assurer non seulement les parlementaires, mais aussi tous les Canadiens, que peu importe les propositions qui pourront être présentées par le secteur privé, et peu importe la forme que les lois et les mesures fédérales prendront, aucune réduction de la sécurité de notre réseau de transport aérien ne sera tolérée. La sécurité demeure la priorité première de Transports Canada et nous ne permettrons pas que le dossier enviable du Canada en matière de sécurité soit compromis.

C'est avec plaisir que je lirai votre rapport. Je suis prêt à répondre à vos questions.

La présidente: Le type de fusion proposé par Onex, par exemple, nous amène à nous poser plusieurs questions sur la politique de concurrence au Canada. Par exemple, comment le gouvernement voit-il le secteur du transport aérien au Canada et quelle structure préfère-t-il?

M. Collenette: C'est une question un peu tendancieuse. Pour ce qui est de la situation actuelle, comme je l'ai signalé le 13 août lorsque M. Manley et moi avons eu recours à l'article 47, nous avons constaté que l'industrie devait être restructurée. Nous avons fait état des problèmes financiers de la société Canadien, ce qui nous a poussés à avoir recours à l'article 47, mais nous avons également signalé à ce moment-là que Air Canada depuis sa privatisation, il y a 10 ou 11 ans, n'avait pas eu un rendement économique très satisfaisant, et que les deux principaux transporteurs canadiens n'avaient pas un rendement aussi satisfaisant que les autres transporteurs avec lesquels nous sommes alliés, dans d'autres marchés, dans d'autres pays. Nous avons donc eu recours à l'article 47 pour permettre aux compagnies de se parler non seulement parce qu'à ce moment-là Air Canada avait proposé d'acheter les routes internationales de Canadien, mais également pour trouver d'autres solutions à la situation. C'était le mécanisme

I must say, perhaps somewhat in modesty, that the government believes that the section 47 process has worked. We are now currently into the seventy-fourth day of the process and two of the three proposals are still with us and will be presented to shareholders of Air Canada on November 8. One has already been presented to the board of Canadian Airlines. I am not certain about the shareholders of Canadian Airlines, but at least it has been presented to the board. We have two proposals that are current. Therefore, the process has worked.

We do have a healthy charter environment. We have other carriers, such as WestJet and First Air, which are doing well, and we believe that they will continue to do well and to thrive in any new environment. However, the two dominant carriers, which, I believe, carry 80 per cent of all passengers in Canada, have experienced difficulties. That is the section of the industry that we have been focusing on and that is the majority part of the industry.

The Chairman: What is likely to happen to international markets? Air Canada and Canadian now belong to different international alliances, but if only one alliance served Canada, what would that likely mean for international fares and services?

Mr. Collenette: We are examining that issue in the present context. There are a number of ramifications, not just in Canada but in the United States and in Europe. We do know that the possibility is being looked at by the European Commission, the U.S. Department of Justice and the U.S. Department of Transportation. We would hope that the provisions outlined in this policy framework would give safeguards as well in terms of competition, in terms of pricing and in terms of service to communities.

There is no question that right now there are competing alliances serving Canada. Under either scenario going forward to shareholders at Air Canada, one alliance would prevail. It is important in the context of our discussions, with your input, that we ensure that this state of affairs does not unduly influence air travel options for Canadians in a negative way.

The Chairman: How important are the ownership rules that apply to Canadian carriers? Are they very important to you?

Mr. Collenette: The 25 per cent foreign-ownership rule is very important. At no time in the discussions that we have held with the industry have there been any suggestions that we raise the 25 per cent limit. We think that there is enough interest in Canada to satisfy capital needs and we are concerned about the whole issue of foreign control. Obviously, he who pays the piper calls the tune. Although we have statutory authority to go to 49 per cent, we do not feel that that is warranted.

le plus utile dont nous disposions pour lancer un processus qui permettrait d'amorcer la discussion et d'obtenir des propositions.

Je tiens à préciser, peut-être avec quelque modestie, que le gouvernement estime que le processus poursuivi en vertu de l'article 47 a fonctionné. Nous en sommes actuellement au 74^e jour de ce processus et deux des trois propositions demeurent et seront présentées aux actionnaires d'Air Canada le 8 novembre. L'une a déjà été présentée au conseil des Lignes aériennes Canadien. Je ne sais pas ce qu'il en est des actionnaires mais, au moins, le conseil l'a vue. Nous avons deux propositions actuellement sur la table. Cela montre que le processus a fonctionné.

Nous avons un bon secteur d'affrêteurs. Nous avons d'autres transporteurs, tels que WestJet et First Air, qui vont bien et nous estimons qu'ils devraient pouvoir se développer dans n'importe quel nouveau contexte. Toutefois, les deux principaux transporteurs qui, si je ne m'abuse, transportent 80 p. 100 des voyageurs au Canada, ont connu des difficultés. C'est le secteur sur lequel nous avons concentré notre attention et c'est le plus important.

La présidente: Que risque-t-il d'arriver aux marchés internationaux? Air Canada et Canadien appartiennent actuellement à des alliances internationales différentes mais si une seule alliance desservait le Canada, qu'est-ce que cela pourrait donner comme tarifs et services internationaux?

M. Collenette: Nous examinons la question dans le contexte actuel. Il y a un certain nombre de ramifications, pas simplement au Canada mais également aux États-Unis et en Europe. Nous savons que cette possibilité est examinée par la Commission européenne et par les ministères américains de la Justice et des Transports. Nous espérons que les dispositions exposées ici apporteront aussi des garanties en matière de concurrence, de prix et de services.

Il ne fait aucun doute qu'à l'heure actuelle des alliances concurrentes desservent le Canada. Quel que soit le scénario présenté aux actionnaires d'Air Canada, une alliance l'emporterait. Il est important, dans le contexte de nos discussions, avec votre participation, de veiller à ce que cette situation n'ait pas de conséquences négatives indues sur les options des voyageurs.

La présidente: Les règles sur la propriété qui s'appliquent aux transporteurs canadiens sont-elles importantes? Les jugez-vous importantes?

M. Collenette: La règle des 25 p. 100 concernant la propriété étrangère est très intéressante. Il n'a jamais été question dans les pourparlers que nous avons eus avec l'industrie que nous relevions ce plafond de 25 p. 100. Nous pensons qu'il y a suffisamment d'intéressés au Canada pour satisfaire les besoins en capitaux et nous nous préoccupons de toute la question du contrôle étranger. Certes, c'est celui qui paie qui décide. Bien que la loi nous autorise à porter ce plafond à 49 p. 100, nous ne pensons pas que ce soit utile.

Senator Callbeck: On the 25 per cent issue, why is that applicable only to the airline industry and not to the trucking, railway and shipping industries, and so on?

Mr. Collenette: That is a good question. There was a debate on that when we privatized CN. Of great concern not only to me as minister but also to the executives of Canadian National is that 65 per cent of CN is now owned by non-Canadians. Perhaps my officials should answer that. With me today are the deputy minister and the assistant deputy minister. Either one of them can help me on this.

Ms Margaret Bloodworth, Deputy Minister, Transport Canada: Honourable senators, part of what we are seeing is historic, not just here, but around the world. We are not the only country that has foreign restrictions on airlines; the Americans do, for example. It goes back to the origins of air.

We are not the only country that applies these rules to air transportation and not other industries. With trucking it is much different: it is quite easy to enter trucking and there are fewer barriers to entry. However, with the rail industry, it is harder to rationalize on a purely logical basis why you would have a difference. We are not alone, however. Most countries have had that difference and it might reflect the historic origins of air.

Mr. Louis Ranger, Assistant Deputy Minister, Policy Group, Transport Canada: What is unique about the airline industry is that all international services are governed by bilateral agreements. Canada has over 60 bilateral agreements with other countries. One basic requirement is that Canada is entitled to designate only Canadian carriers to serve routes between Canada and other countries. That is a basic requirement, so it is important that we have a clear test so that the rest of the world can see that, indeed, the carriers we designate are truly Canadian.

Senator Kirby: I have a supplementary question on the foreign ownership question. In the long letter from the Competition Bureau two recommendations are raised as to ways in which foreign-owned airlines could provide added competition in Canada. One you have dealt with, which is the question of whether the 25 per cent limit should go to 49 per cent as proposed by the Competition Bureau, and you said that you are not considering that policy option.

The other option, which is unique to the Competition Bureau's proposal, is that there could be a 100 per cent foreign-owned airline operating only in Canada; in other words, it would not be allowed to operate even transborder. That is the other aspect of foreign ownership that is in the Competition Bureau letter. Do you have a response to that? This subject is not covered in your statement, so I assume that you are not covering it, but do you now want to clarify that point?

Mr. Collenette: Frankly, we have not clarified it internally. The bureau's report came to me on the weekend. I met with the commissioner on Sunday night and we went over this. I was quite

Le sénateur Callbeck: À propos des 25 p. 100, pourquoi cela ne s'applique-t-il qu'au secteur aérien et non pas au transport routier, au transport ferroviaire, au transport maritime, et cetera.?

M. Collenette: C'est une bonne question. On en a débattu lorsque nous avons privatisé CN. Ce qui est très important non seulement pour moi mais également pour la direction de Canadian National c'est que 65 p. 100 de cette compagnie appartient maintenant à des non-Canadiens. Peut-être les fonctionnaires devraient-ils répondre. Je suis en effet accompagné du sous-ministre et du sous-ministre adjoint. L'un ou l'autre pourrait m'aider.

Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre, Transports Canada: Honorables sénateurs, cela est en partie historique, pas simplement ici, mais dans le monde entier. Nous ne sommes pas le seul pays à imposer des restrictions aux compagnies aériennes sur le contrôle étranger. Les Américains, par exemple, en ont aussi. Cela remonte aux origines des transports aériens.

Nous ne sommes pas le seul pays à appliquer ces règles au transport aérien et pas à d'autres secteurs. Pour les transports routiers, c'est très différent: il est très facile d'entrer dans ces secteurs et il y a moins d'obstacles. Toutefois, dans le secteur ferroviaire, il est plus difficile de justifier une telle différence. Nous ne sommes toutefois pas les seuls. La plupart des pays ne traitent pas ces secteurs de la même façon et cela reflète peut-être les origines historiques du transport aérien.

M. Louis Ranger, sous-ministre adjoint, Groupe de politique, Transports Canada: Ce qui est unique dans le secteur aérien, c'est que tous les services internationaux sont régis par des accords bilatéraux. Le Canada a plus de 60 accord bilatéraux avec d'autres pays. Une condition fondamentale est que le Canada ne peut désigner que des transporteurs canadiens pour assurer la liaison entre le Canada et d'autres pays. C'est une condition fondamentale et il est donc important que cela soit clair afin que le reste du monde sache qu'en effet nous ne désignons que des transporteurs réellement canadiens.

Le sénateur Kirby: J'aurais une question complémentaire au sujet de la propriété étrangère. Dans la longue lettre du Bureau de la concurrence, il y a deux recommandations qui permettraient à des compagnies aériennes étrangères d'intensifier la concurrence au Canada. Vous avez abordé un des scénarios, à savoir la possibilité de remonter le plafond de 25 p. 100 à 49 p. 100 comme le propose le Bureau de la concurrence et vous avez dit que vous ne l'envisagiez pas.

L'autre option, que l'on ne trouve que dans la proposition du Bureau de la concurrence, est qu'une compagnie aérienne contrôlée à 100 p. 100 par des intérêts étrangers, n'opère qu'au Canada; autrement dit, qu'elle ne puisse même pas avoir de liaisons transfrontalières. C'est l'autre aspect de la propriété étrangère que l'on trouve dans le lettre du Bureau de la concurrence. Qu'en dites-vous? Vous n'en parlez pas dans votre déclaration, si bien que je suppose que vous ne l'envisagez pas, mais pourriez-vous nous préciser ce qu'il en est?

M. Collenette: Très franchement, nous n'y avons pas réellement réfléchi. Le rapport du Bureau m'est arrivé durant la fin de semaine. J'ai eu une rencontre avec le commissaire

intrigued with his explanation that you could establish a TWA Canada or a Delta Canada as a franchise kind of operation.

I asked him if this would not have the same effect as cabotage, and his answer was no, because that carrier would have to operate according to Canadian law; crews would have to be Canadian; labour agreements would have to respect our environment. It would not have the same cost structure that you would have if a U.S. carrier came in here under cabotage.

I found it intriguing. We have been so busy the last few days that I have not had a chance to bounce this off my colleagues. Although we have said that the 25 per cent rule is not to be raised in dealing with the ownership rules, it is intriguing, and I should like to hear the views of the Senate on it.

Senator Kirby: I would point out that there is an exact analogy in the banking industry where we do not allow foreign banks to come in with branches but we do allow foreign banks to come in with subsidiaries which must operate entirely under Canadian law, a Canadian board of directors, et cetera.

Are you saying, with respect to that proposal in the Competition Bureau letter, that the government still has an open mind on the subject?

Mr. Collenette: If I am considered to be the government, given the pace of events, I have an open mind because I have not closed it after discussion with my colleagues, although this may appear to be in contradiction with what I said on the 25 per cent rule.

Senator Kirby: That is a different issue. Clearly, the analogy for the 25 per cent rule is the foreign bank coming in and operating a branch system. That is different. I just wanted to understand whether that option was still on the table.

Ms Bloodworth: I will add one factor that we must look at, and, as the minister has said, we have not concluded on that. We do have two carriers that have not performed well financially over the last few years. They may have concerns about competition from a very large and successful American carrier coming in and establishing itself domestically. I think we would have to look at that given the current state of the industry.

Senator Forrestall: With due respect, Madam Chairman, we are getting far away from where you started. If you could be relevant, Senator De Bané, it would be appreciated.

Senator De Bané: What about that 25 per cent limit on foreign ownership? To what extent does that limit become theoretical if the majority shareholder gives a veto power to the minority shareholder? If someone has only 10 per cent or 15 per cent but he manages to negotiate with a majority shareholder that no substantial decision can be taken without his concurrence, are we not then circumventing the 25 per cent limit?

Mr. Collenette: As you described it, it may seem that way, but the Canadian Transportation Agency has statutory responsibility to ensure that control rests in the hands of Canadians. If an

dimanche soir et nous avons examiné cela. J'ai été assez intrigué par ce qu'il disait sur la possibilité de créer un TWA Canada ou un Delta Canada qui serait en quelque sorte une franchise.

Je lui ai demandé si cela n'aurait pas le même effet que le cabotage et il m'a répondu que non parce que le transporteur devrait se plier à la loi canadienne; les équipages devraient être canadiens; les conventions collectives devraient respecter notre environnement. La structure des coûts ne serait pas la même que si un transporteur américain venait faire ici du cabotage.

Je trouve ça intéressant. Nous avons été tellement occupé ces derniers jours que je n'ai pas eu le temps d'en discuter avec mes collaborateurs. Bien que nous ayons dit que la règle des 25 p. 100 ne devrait pas bouger en ce qui concerne la propriété, ceci est intéressant et j'aimerais avoir le point de vue du Sénat.

Le sénateur Kirby: Je vous signalerais qu'il y a une analogie exacte dans le secteur bancaire où l'on n'autorise pas les banques étrangères à ouvrir des succursales mais nous leur permettons d'avoir des filiales qui doivent opérer entièrement en vertu de la loi canadienne, avoir un conseil d'administration canadien, et cetera.

Voulez-vous dire, à propos de cette suggestion du Bureau de la concurrence, que le gouvernement veut examiner la question?

M. Collenette: Si vous considérez que je suis le gouvernement, étant donné le rythme où vont les choses, je garde certainement l'esprit ouvert parce que je ne l'ai pas rejetée après en avoir discuté avec mes collègues même si cela peut sembler aller à l'encontre de ce que je disais à propos de la règle des 25 p. 100.

Le sénateur Kirby: C'est une question différente. Il est évident que l'analogie de la banque étrangère ouvrant une filiale ici s'applique à cette règle des 25 p. 100. Je voulais simplement savoir si l'option était toujours envisagée.

Mme Bloodworth: J'ajouterai un facteur dont il faut tenir compte, à savoir que comme l'a dit le ministre, nous n'avons rien conclu à ce sujet. Nous avons deux transporteurs qui n'ont pas eu de bons résultats financiers ces dernières années. Ils peuvent s'inquiéter de la concurrence que représenterait l'arrivée au Canada d'un gros transporteur américain. Nous allons devoir examiner cela dans le contexte de la conjoncture actuelle.

Le sénateur Forrestall: Madame la présidente, je veux dire en toute déférence que je crains que nous nous éloignons du sujet. Si le sénateur De Bané voulait bien y revenir, nous lui en saurions gré.

Le sénateur De Bané: Qu'en est-il de ce plafond de 25 p. 100 sur la propriété étrangère? Dans quelle mesure ce plafond devient-il théorique si l'actionnaire majoritaire donne un pouvoir de veto à l'actionnaire minoritaire? Si quelqu'un n'a que 10 p. 100 ou 15 p. 100 mais réussit à négocier avec un actionnaire majoritaire qu'aucune décision importante ne pourra être prise sans son accord, est-ce que cela ne revient pas à contourner la règle de 25 p. 100?

M. Collenette: Telle que vous décrivez la chose, c'est possible, mais l'Office des transports du Canada est tenu par la loi de veiller à ce que le contrôle demeure entre les mains de Canadiens.

agreement is arrived at in the next little while, the agency will study it and the agency will have the legal right to demand access to every document, side agreement, union contract or anything else that it requires to ensure that the situation you have described does not occur.

Senator Kinsella: Going back to the order itself, in August you were apprehending extraordinary disruption. It is now October. Do the same concerns that you had that caused you to recommend the issuance of the order prevail today?

Mr. Collenette: Yes.

Senator Kinsella: And did the issuance of this order, in your view, facilitate putting into play the proposals that have been generated in the private sector?

Mr. Collenette: It was designed, among other things, to give the government final say on any proposals that came forward. As you know, the Competition Bureau is limited to certain areas of competence, but the order was also designed to enable the parties to talk to each other, which does not appear to have happened, although it could have happened. You should ask the airlines this when their representatives appear before you. It also provided for private-sector solutions to come forward, which has happened.

Senator Kinsella: I have had the opportunity to share with you in private my concerns, but if it works, it will be quite brilliant.

If the shareholders decide not to accept either of the two private-sector proposals that currently exist, are you not left with a situation of still apprehending the potential for extraordinary disruption? If that were the case, would you give consideration to issuing a second order?

Mr. Collenette: No. We used section 47 because it was the most readily available statutory instrument that allowed us to deal with a situation that we believed was becoming extremely serious, and which is as serious today as it was in July and August when it was considered.

In politics we do not like to answer "what if" questions, but if there is no private-sector solution, then we are still looking at having a dominant carrier. However, the failure of Canadian Airlines would require a certain statutory framework and nothing in this document precludes dealing with a situation other than a merger. In other words, if there were a failure, the guarantees for the public interest outlined in this document would apply. If we are going to a dominant carrier regime, as we believe we are, then this is valid in whatever happens in the next little while.

Senator Kinsella: The question I had on the recommendation of Mr. von Finckenstein has been answered. He was recommending 49 per cent and you have made your position clear on that.

With regard to the provision in the Air Canada Privatization Act, which limits ownership to 10 per cent, what did you understand to be the public policy principles considered by Parliament when placing that limit? To change that, what change in policy principles would we have to consider?

Si une entente est conclue sous peu, l'Office l'étudiera et aura le droit de demander accès à tout document, accord subsidiaire, ou convention collective, et cetera, qui lui semble nécessaire pour s'assurer que la situation que vous avez décrite ne se produise pas.

Le sénateur Kinsella: Pour revenir au décret lui-même, en août vous craigniez une perturbation extraordinaire. Nous sommes maintenant en octobre. Avez-vous les mêmes inquiétudes qu'au moment où vous avez émis ce décret?

M. Collenette: Oui.

Le sénateur Kinsella: Et l'émission de ce décret a-t-elle à votre avis facilité la mise sur pied de ces propositions par le secteur privé?

M. Collenette: L'objet était entre autres de donner au gouvernement le dernier mot sur toute éventuelle proposition. Comme vous le savez, le Bureau de la concurrence a ses champs de compétence limités mais le décret devait aussi permettre aux parties d'entreprendre des pourparlers, ce qui ne semble pas s'être produit, même si je ne suis pas forcément au courant. Vous devriez poser la question aux compagnies aériennes lorsque leurs représentants comparaitront devant vous. Par contre, cela a permis au secteur privé de proposer des solutions.

Le sénateur Kinsella: J'ai eu l'occasion de vous faire part personnellement de mes réserves, mais, si ça marche, cela aura été une brillante idée.

Si les actionnaires décident de n'accepter aucune des deux propositions du secteur privé, ne vous retrouverez-vous pas face au même risque de perturbation extraordinaire? Dans ce cas, envisageriez-vous d'émettre un deuxième décret?

M. Collenette: Non. Nous avons invoqué l'article 47 parce que c'était l'outil légal le plus approprié pour faire face à une situation qui devenait à notre avis extrêmement grave et qui est aujourd'hui tout aussi grave qu'elle était en juillet et en août.

En politique, nous n'aimons pas répondre aux questions hypothétiques, mais si le secteur privé n'apporte pas de solution, il y a toujours la possibilité d'un transporteur dominant. Toutefois, la faillite des Lignes aériennes Canadien exigerait un certain cadre législatif et rien dans ce document n'exclut de traiter d'une situation autre qu'une fusion. Autrement dit, en cas de faillite, les garanties concernant l'intérêt public indiquées dans ce document s'appliqueraient. Si nous passons à un régime de transporteur dominant, comme cela semble le cas, ceci s'applique, quoi qu'il arrive dans les prochains jours.

Le sénateur Kinsella: La question que je voulais poser sur la recommandation de M. von Finckenstein a déjà été posée. Il recommande 49 p. 100 et vous avez dit ce que vous en pensiez.

Quant à la disposition de la Loi sur la privatisation d'Air Canada qui limite la propriété à 10 p. 100 pour un actionnaire, quels étaient à votre avis les principes que défendait le Parlement lorsqu'il a imposé ce plafond? Si l'on voulait changer cela, quel genre de principe d'action faudrait-il envisager?

Mr. Collenette: I was not in Parliament in 1988 when that act was passed, but I gather that the reasoning was not unlike that for placing limits on individual shareholdings in other former Crown corporations, and that is to disseminate the shares widely across the country in the public interest. There are two schools of thought as to whether that is the right thing to do. When that happens, invariably there is no dominant shareholder or shareholders. In that act there was also an anticollusion provision which prevented shareholders from getting together to exercise influence over the shares of the company. In other words, it was simply an investment vehicle for individuals.

The supporters of this say that this is good public policy, that it allows the industry to be widely held by Canadians and prevents foreign control. Certainly the latter is not true because there are other ways to prevent foreign control. One is the 25 per cent investment limit.

Some people believe that this kind of corporate governance structure favours management over shareholders and means that management is not as sensitive to shareholders as they should be. It will be up to you and the House of Commons committee to consider these various points of view because that will help determine your views on whether we should raise the 10 per cent limit.

Senator Forrestall: Minister Collenette, it might have been much more helpful had you been able to foresee the advent of the difficulties facing the industry two or three years ago. I suspect that some of your staff people did start to do some work, but it would have been nice if we had done what we are doing now before the horse was out of the barn.

There is an old adage that one of the worst forms of pollution is the pollution created by the failure to use good ideas and good concepts until they are no longer needed. I am suggesting that deregulation in the air industry is only about half way through its growing pains, yet here we are about to re-introduce regulation. It will be a regulated industry all over again.

Most of us on this side have open minds. We hope that the leader of one group will not criticize comments or observations made by the leader of another group in another place. The time that we have been allotted to study these serious matters is short and it may be difficult to avoid that. I hope that we do not give you unnecessary headaches in that regard. Had you given us this a couple of years ago, we might have a better understanding. It seems to me that the ideas we had when the former minister of transport was trying to deal with this were not bad ideas.

Returning to section 47 and its use, did the department undertake any studies with respect to this move? In other words, had you done preparatory work?

Ms Bloodworth: No. It was just put into the legislation in 1996, which was before my time in the department. Prior to the last six months, no work was done to look into whether or not we would use it.

M. Collenette: Je n'étais pas député en 1988 lorsque la loi a été adoptée, mais je suppose que le raisonnement était à peu près le même que lorsque l'on impose des plafonds au nombre d'actions que peut détenir un actionnaire dans une autre société d'État, à savoir que l'on veut disséminer largement ces actions dans le pays pour servir l'intérêt public. Il y a deux écoles de pensée à ce sujet. Dans un tel cas, il n'y a évidemment pas d'actionnaire dominant. Dans cette loi, il y avait également une disposition anti-collusion qui empêchait les actionnaires de se regrouper pour exercer une influence sur les actions de la compagnie. Autrement dit, c'était simplement un moyen d'investissement pour les actionnaires.

Pour ses partisans, cette politique est salubre, elle garantit la plus grande partie de la propriété de l'industrie à des Canadiens et empêche le contrôle étranger. De toute évidence, cette dernière affirmation n'est pas fondée, car il existe d'autres façons de prévenir le contrôle étranger. C'est notamment le cas de la limite d'investissement de 25 p. 100.

Selon certains, pareille structure de direction des sociétés favorise les gestionnaires par rapport aux actionnaires, permettant aux premiers de moins prêter attention aux intérêts des seconds. C'est à vous et au comité des Communes qu'il appartient d'évaluer ces différents points de vue et de vous faire une opinion sur la nécessité de hausser la limite des 10 p. 100.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le ministre, vous nous auriez sans doute été plus utile si vous aviez pu prévoir il y a deux ou trois ans les difficultés auxquelles l'industrie doit faire face. Je suppose que certains de vos collaborateurs avaient commencé les recherches à ce sujet, mais il aurait été préférable que l'on puisse faire ce que nous sommes en train de faire actuellement avant qu'il ne soit trop tard.

La pire forme de pollution est celle qui consiste à laisser dormir les bonnes idées jusqu'à ce qu'elles deviennent caduques. Je veux dire que la déréglementation de l'industrie aérienne n'en est encore qu'à mi-chemin, malgré les difficultés croissantes qu'elle suscite, et pourtant, on envisage déjà de revenir à la réglementation et d'en faire de nouveau une industrie réglementée.

De ce côté-ci, nous faisons preuve d'une grande ouverture d'esprit. Il nous semble préférable que le chef d'un parti s'abstienne de critiquer les propos tenus par le chef d'un autre parti à la Chambre des communes. On nous a accordé peu de temps pour étudier ces questions et il sera peut-être difficile d'éviter les critiques. J'espère à cet égard que nous ne vous causerons pas inutilement des maux de tête. Si vous nous aviez dit tout cela il y a deux ans, nous aurions pu nous entendre. Je crois que les idées formulées du temps du précédent ministre des Transports n'étaient pas mauvaises.

Pour en revenir à l'article 47 et à son invocation, le ministère a-t-il fait des études concernant ce changement? Autrement dit, y a-t-il eu un travail préparatoire?

Mme Bloodworth: Non. La mesure est apparue dans la loi en 1996, c'est-à-dire avant que j'arrive au ministère. Avant les six derniers mois, on n'avait pas cherché à savoir s'il y avait lieu de s'en servir.

Senator Forrestall: I take it you cannot say, then, whether or not you examined any other alternatives before you settled on section 47.

Ms Bloodworth: Yes, other alternatives were considered. In the last six months we certainly looked at the various options.

Senator Forrestall: Would you outline briefly some of those options for us?

Ms Bloodworth: The first option was to do nothing.

Senator Forrestall: I do not mean that.

Ms Bloodworth: That was clearly an option.

Senator Forrestall: Yes. It was not an option because you decided to do something.

Ms Bloodworth: No. That was very much an option this summer.

Mr. Collenette: Senator Forrestall, the fact is that back in the summer we had three options. They were to bail out Canadian Airlines, let it go bankrupt or find some other way to restructure the industry. The only instrument that we found to allow the restructuring was section 47.

In case people think that section 47 was dreamed up by the deputy minister and others in the department, the fact is that the use of section 47 was first raised by Air Canada with my officials back in March. We now know that they raised it in connection with the failed merger discussions with Canadian Airlines. Section 47 was not used back in March because the negotiations collapsed. Therefore, obviously, the parties did not need the protection to talk to each other under the auspices of section 47.

In June, the president, the past president and the current president of Air Canada came to see me about the acquisition of the international routes of Canadian Airlines. A few days later, the president of Canadian Airlines came to tell me that they had secured a third-party investor who wanted to merge both airlines.

Subsequently, in the context of discussions with the department, Canadian Airlines raised section 47 and made a formal request in writing to use that section. Air Canada certainly was aware that we were considering this. We discussed it with officials in a conference call some time in July with them. Certainly, there appeared to be agreement on the part of the former president. They were aware that we were looking at using that instrument.

I think that builds on the deputy's question, senator. However, may I return to your first point? You asked whether we should not have done this three years ago. I would not want to be unduly partisan. I would ask you this: Why stop at three years? Why not go back 15 years to the de-regulated environment that was created in the mid-1980s and the subsequent public policy decision to sell off a Crown corporation, along with all the other issues that arose at that time?

Le sénateur Forrestall: Vous ne pouvez donc pas dire, je suppose, si vous avez envisagé d'autres solutions avant d'opter pour l'article 47.

Mme Bloodworth: Si, on a envisagé d'autres formules. Au cours des six derniers mois, nous avons évidemment envisagé différentes options.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que vous pouvez nous les présenter brièvement?

Mme Bloodworth: La première option consistait à ne rien faire.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est pas ce que je voulais dire.

Mme Bloodworth: C'était quand même une option.

Le sénateur Forrestall: Oui, mais ce ne fut pas une option, puisque vous avez décidé de faire quelque chose.

Mme Bloodworth: Non. C'était une véritable option l'été dernier.

M. Collenette: Sénateur Forrestall, l'été dernier, nous avions en réalité trois options. On pouvait se débarrasser de Canadien, laisser la compagnie faire faillite ou trouver une autre façon de restructurer l'industrie. Le seul outil que nous ayons trouvé pour assurer cette restructuration était l'article 47.

Pour le cas où quelqu'un s'imaginerait que l'article 47 a été conçu par le sous-ministre et par d'autres fonctionnaires, je signale qu'en réalité, le recours à l'article 47 a été évoqué pour la première fois par Air Canada en mars dernier. Nous savons maintenant qu'Air Canada l'a mentionné dans le contexte de l'échec des discussions sur une fusion avec Canadien. L'article 47 n'a pas été utilisé en mars parce que les négociations ont avorté. De ce fait, les parties n'ont pas eu besoin de se protéger en négociant en vertu de l'article 47.

En juin, le président actuel et le président sortant d'Air Canada m'ont parlé de l'acquisition des liaisons internationales de Canadien. Quelques jours plus tard, le président de Canadien est venu me dire que sa compagnie avait trouvé un investisseur tierce partie qui voulait fusionner les deux compagnies aériennes.

Par la suite, dans le cadre des discussions avec le ministère, Canadien a invoqué l'article 47 et a présenté par écrit une demande officielle de recours à cette disposition. Air Canada savait certainement qu'il en était question. Nous en avons parlé avec des fonctionnaires lors d'une téléconférence en juillet. L'ancien président d'Air Canada semblait d'accord. Tout le monde savait que nous envisagions de recourir à cette disposition.

Cela nous ramène à la question de la sous-ministre, sénateur. Mais puis-je en revenir à votre première question? N'aurions-nous pas mieux fait de faire ce travail il y a trois ans? Je ne voudrais pas faire indûment preuve d'esprit partisan. Je vous demande simplement ceci: pourquoi s'arrêter à trois ans? Pourquoi ne pas remonter 15 ans en arrière, jusqu'à la période de déréglementation amorcée au milieu des années 80 et à la décision de vendre cette société d'État, avec tous les problèmes qui se sont posés à l'époque?

As you know, senator, the former government agreed to assist Canadian Airlines. The current government assisted Canadian Airlines. The environment has become a bit more difficult over the last year or two. I believe we should leave it to historians to decide why we are where we are today. Only three or four years ago there was a four-year restructuring plan on the part of Canadian Airlines which seemed to be quite promising.

The deputy minister is a lawyer and she does not want me to get into trouble. Air Canada was aware that we were considering its use as a result of those conversations in the summer. It was fully advised that we were considering its use and it mounted no objections at that time.

Senator Forrestall: It is understandable that it is somewhat confusing. It is confusing to many of us. We now know that Canadian Airlines International was not in the dire straits in which it was portrayed to be.

Mr. Collenette: How do you know that, senator?

Senator Spivak: June 30.

Senator Forrestall: Do you want me to get into that? Sooner or later we will have to do so. I wish someone would do the research work, give us the documentation and tell us what we are really talking about. It is my understanding that Canadian Airlines International owned most of its equipment. Air Canada owns nothing except those 10 or 15 DC-9s that they could not get rid of anywhere. They now want to be based in Hamilton and fly them across the country — for what, I do not know. Perhaps it is to promote competition among the regional and secondary levels of carriers.

Those questions were in the back of my mind when Canadian Airlines was suggesting that it was in trouble. We now have knowledge that American Airlines was prepared to step in, and did step in.

It is terribly confusing not knowing what is going on. My criticism has to do with us not having very much background information to look at in any reasonable manner.

Mr. Collenette: It is our view that the situation that led us to implement section 47 in August has not changed. I know that certain statements made by certain individuals have, perhaps, lead you to believe that this is not the case. I would ask that you pose your questions to the president of Canadian Airlines when he comes before this committee. Hopefully, he will be able to enlighten you to some degree. I do not think it is up to me, nor is it proper for me, given the fact that we have proprietary information in the department as the regulator, to go into further detail as to why we believe the situation existed as it did at mid-August and which still exists today.

Concerning your last point, and not to quibble, you implied that we are back to re-regulating the industry. We are not. The fact that there will be more regulations and statutory change does not mean that we are back to the days of re-regulation.

Comme vous le savez, sénateur, le gouvernement précédent a accepté de venir en aide à Canadien. Le gouvernement actuel lui est venu en aide. Depuis un an ou deux, la situation s'est un peu corsée. Je laisse aux historiens le soin de décider pourquoi nous en sommes là aujourd'hui. Il y a trois ou quatre ans, la société Canadien avait un plan de restructuration de quatre ans qui semblait très prometteur.

La sous-ministre est avocate et elle ne veut pas me créer de difficulté. Air Canada savait, après les conversations de l'été dernier, que nous envisagions d'invoquer l'article 47. La compagnie en a été pleinement informée et sur le coup, elle n'a soulevé aucune objection.

Le sénateur Forrestall: C'est bizarre. C'est bizarre pour plusieurs d'entre nous. Nous savons maintenant que les Lignes aériennes Canadien International n'étaient pas aussi mal en point qu'on le prétendait.

M. Collenette: Comment le savez-vous, sénateur?

Le sénateur Spivak: Depuis le 30 juin.

Le sénateur Forrestall: Voulez-vous que je le dise? De toute façon, il faudra le dire tôt ou tard. J'aimerais que quelqu'un fasse toutes les recherches, nous donne la documentation pertinente et nous dise exactement de quoi il est question. Pour autant que je sache, les Lignes aériennes Canadien International possèdent la plus grande partie du matériel de l'entreprise. Air Canada ne possède rien, sauf 10 ou 15 DC-9 dont la compagnie n'a pu se débarrasser. Elle veut maintenant s'établir à Hamilton et faire voyager ces avions dans tout le pays — pour quelle raison, je l'ignore. Peut-être veut-elle stimuler la concurrence entre les transporteurs régionaux et les transporteurs de niveau secondaire.

J'avais déjà ces questions à l'esprit lorsque Canadien s'est dite en difficulté. Nous savons maintenant qu'American Airlines était prête à intervenir, et qu'elle est intervenue.

Il est très contrariant de ne pas savoir ce qui se passe. Ce que je déplore, c'est que nous n'ayons pas beaucoup d'information fiable.

M. Collenette: Nous considérons que la situation qui nous a amené à appliquer l'article 47 en août dernier n'a pas changé. Je sais que certains propos vous ont peut-être fait croire autre chose. Je vous invite à poser vos questions au président de Canadien lorsqu'il comparaitra devant ce comité. Il sera sans doute en mesure de vous éclairer. Comme nous avons des renseignements exclusifs au sein du ministère, qui est l'autorité de réglementation, je ne peux pas vous donner de détails supplémentaires concernant la situation qui existait à la mi-août et qui, à notre avis, existe encore aujourd'hui.

En ce qui concerne votre dernier argument, et sans vouloir couper les cheveux en quatre, vous semblez dire que nous revenons à la réglementation de l'industrie. Ce n'est pas le cas. L'augmentation du nombre des règlements et des changements législatifs ne signifie pas que nous revenons à l'époque de la réglementation.

Senator Spivak: I should like to clarify one point. I wish to get the dates clear. Onex was in talks with Canadian in about February. You are saying that it was not until the summer that you contemplated the use of section 47. I want to know if that is accurate and that no one on the board of Canadian Airlines was speaking to you about section 47 back in February.

I ask this because it is quite clear that Onex has said that they could not have this deal had they not had the assurance that section 47 would be suspended. That is a series of circumstances that I cannot quite put together in my mind.

Mr. Collenette: I know that this has been speculated about in the press. I can tell you categorically that Onex received no assurances from us because we did not know of Onex's interest until June 25. Even then, we knew simply that there was interest, and a few more details dribbled out in the next week. We had conversations with the deputy minister, but the Onex proposal itself was made known to us only the day before it was made public.

I think you should ask Onex these questions because we certainly did not know that they were involved in these discussions before Mr. Benson informed me of their interest.

Senator Spivak: I am not asking you about Onex. I am asking you if anyone from Canadian Airlines's board spoke to you early on, as far back as February, about the possibility of a section 47 waiver.

Mr. Collenette: Absolutely not. In fact, the deputy minister insulted me the other night in a private conversation. She said, "You did not even know what section 47 was until we raised it in mid-July." I will accept the insult because it is accurate. I had not focused on it because I did not know it existed. Ministers should know everything that exists in statutes but I will admit to not even focusing on this until it was raised with me by the deputy minister and Mr. Ranger in discussions sometime in July.

Senator Forrestall: Again, regarding section 47, may I ask you whether it might have occurred to you — I have no way of knowing, of course — that, perhaps inadvertently, you were going to make in this particular case a bad situation even worse? Once section 47 was in motion, that put Canadian Airlines in a fairly difficult position.

My only other question concerns the five basic conditions for merging. I am not sure that I followed what you said before. Is the Official Languages Act part of those five conditions or is it a sixth point?

Mr. Collenette: On the Official Languages Act, we feel that the country's commitment to the Official Languages Act and bilingualism is such that we would not want to denigrate it, if I may put it that way, by putting it in with the other conditions, which are commercially oriented conditions. This is something that defines us as a country. I know there was some discussion about whether it is a sixth point. Quite frankly, I told my

Le sénateur Spivak: J'aimerais préciser une chose. Mettons les choses au clair concernant les dates. Onex était en pourparlers avec Canadien dès février dernier. Vous dites que vous n'avez pas envisagé le recours à l'article 47 avant l'été. Je voudrais savoir si c'est bien exact et si personne, au conseil d'administration de Canadien, ne vous a parlé de l'invocation de l'article 47 dès février dernier.

Je pose cette question parce qu'il est bien certain qu'Onex a déclaré qu'elle n'aurait pas fait cette offre si elle n'avait pas obtenu l'assurance que l'article 47 ne serait pas évoqué. Voilà un ensemble de circonstances que je ne parviens pas à tirer au clair dans mon esprit.

M. Collenette: Je sais que la presse a beaucoup spéculé à ce sujet. Je peux vous dire de façon formelle qu'Onex n'a reçu aucune assurance de notre part, car nous n'avons été informés de son intérêt que le 25 juin. Et encore, nous avons simplement su qu'elle s'intéressait à Canadien, et les détails supplémentaires n'ont été révélés que la semaine suivante. Nous avons eu des échanges avec la sous-ministre, mais nous n'avons connu la proposition d'Onex proprement dite que la veille de sa publication.

C'est à Onex qu'il faudrait poser ces questions, car nous ne savions pas qu'elle était intervenue dans ces discussions avant que M. Benson n'ait fait part de l'intérêt de la compagnie pour Canadien.

Le sénateur Spivak: Je ne vous interroge pas sur Onex. Je vous demande si quelqu'un du conseil d'administration de Canadien vous a parlé, dès février dernier, de la possibilité d'une suspension de l'article 47.

M. Collenette: Absolument pas. En fait, la sous-ministre m'a insulté l'autre soir à l'occasion d'une conversation privée. Elle a dit: «Vous ne saviez même pas ce qu'était l'article 47 jusqu'à ce que nous en parlions à la mi-juillet.» J'accepte l'insulte, car elle est fondée. Je ne m'étais pas intéressé à cet article, car j'ignorais son existence. Les ministres sont censés savoir tout ce qui figure dans les lois, mais je dois reconnaître que je ne m'y suis pas intéressé avant que la sous-ministre et M. Ranger m'en parlent en juillet.

Le sénateur Forrestall: Toujours en ce qui concerne l'article 47, avez-vous pensé — je n'ai évidemment aucun moyen de le savoir — que vous alliez peut-être par inadvertance aggraver les choses? L'invocation de l'article 47 a placé Canadien dans une situation bien difficile.

Mon autre question concerne les cinq conditions essentielles de la fusion. Je ne suis pas certain d'avoir bien saisi ce que vous avez dit. Est-ce que la Loi sur les langues officielles fait partie de ces cinq conditions, ou est-ce que c'en est une sixième?

M. Collenette: En ce qui concerne la Loi sur les langues officielles, nous estimons que l'engagement du Canada en matière de langues officielles et de bilinguisme est telle que nous ne voulons pas le minimiser en le faisant apparaître avec les autres conditions, qui sont de nature commerciale. Le bilinguisme définit le Canada en tant que pays. Je sais que certains se demandent s'il s'agit là d'une sixième condition. Bien franchement, j'ai dit à mes

colleagues that I thought it would sully the concept of bilingualism under the Official Languages Act to add it as a sixth point. That pre-eminence is why, in the document, it has a position of its own.

Let me return to your earlier point about Canadian Airlines being put at risk by our doing what we are doing. Canadian Airlines asked us to do it. They wrote us a letter. I assume that, being mature adults, they understood the ramifications of what they were asking.

Senator Forrestall: That is a good answer. It is not acceptable but it is a good answer.

Senator Spivak: They had an offer from Onex.

Senator Forrestall: One of your five conditions is effective control. I do not expect you to comment on the situation that is before us, but, as you have said, this is forever, this is permanent, this will not be kicked around by mean old bullies in the House or in the Senate. It is with us for the foreseeable future.

Just what do you mean by "effective control"? Does it have a 100-word explanation or does it involve volumes?

Mr. Collenette: Perhaps I could let the deputy minister deal with that, because she was with the Canadian Transportation Agency at another time in her career.

Ms Bloodworth: If you are talking about effective Canadian control, that is a factual question for the agency to determine. They have to address themselves to whatever documents they consider pertinent in order to determine that, and they have to make a factual determination that they are satisfied that this corporation is controlled in Canada. They have to make that determination about every airline in Canada.

I should say that if the government raised the 25 per cent limit to 45 per cent, for example, and if the agency concluded that someone who owns 38 per cent did, in fact, control it, it would not be legal. The agency would look at all agreements, including the shareholdings but not limited to those. They have had some experience in doing that. They have done it now for quite some time.

Senator Forrestall: I was asking more in the sense that, while Canadian Airlines International is Canadian-held, so American Airlines does not control it in that sense, there is no question that, through a series of agreements, American Airlines does, in fact, control Canadian. It was in that sense that I wanted a 100- or a 50- or even a 27- word explanation as to what "effective control" meant.

Ms Bloodworth: All I can say in that regard is that the agency has determined that Canadian Airlines is, in fact, controlled by Canadians. They have done that twice.

Mr. Collenette: I should add that the Air Canada pilots have challenged this in court, so I do not think we can go any further.

collègues qu'à mon avis, on minimiserait le principe du bilinguisme en vertu de la Loi sur les langues officielles en en faisant une sixième condition. Cette prééminence du bilinguisme explique pourquoi il figure de façon autonome dans le document.

Revenons-en à votre dernier argument, à savoir que notre intervention fait courir un risque à Canadien. La compagnie nous a demandé d'intervenir. Elle nous a adressé une lettre à ce sujet. En adultes responsables, les dirigeants de la compagnie comprenaient les conséquences de leur demande.

Le sénateur Forrestall: C'est une bonne réponse. Elle n'est pas acceptable, mais c'est une bonne réponse.

Le sénateur Spivak: Onex leur a fait une offre.

Le sénateur Forrestall: Le contrôle réel est l'une des cinq conditions que vous avez mentionnées. Je ne m'attends pas à ce que vous vous prononciez sur le cas que nous débattons, mais comme vous l'avez dit, cette question va maintenant se poser de façon permanente et on ne permettra pas que les vieux mécréants de la Chambre ou du Sénat fassent durer les choses en longueur. Le problème continuera de se poser dans l'avenir immédiat.

Qu'entendez-vous au juste par «contrôle réel»? Pouvez-vous nous expliquer ce qu'il en est en 100 mots ou vous faudrait-il y consacrer des volumes?

M. Collenette: Je demanderai au sous-ministre de répondre à cette question parce qu'elle a travaillé au cours de sa carrière à l'Office des transports du Canada.

Mme Bloodworth: Si vous faites allusion à un contrôle canadien réel, ce sera à l'Office d'établir ce que cela signifie. L'Office se reporte aux documents pertinents à cet égard pour établir si la société est sous contrôle canadien. L'Office doit s'assurer que c'est le cas de toutes les sociétés aériennes au Canada.

Si le gouvernement portait à 45 p. 100 plutôt qu'à 25 p. 100 la proportion du capital-actions pouvant être acquise par un seul actionnaire et si l'Office concluait que quelqu'un qui détient 38 p. 100 des actions contrôle la société, la transaction serait illégale. L'Office tiendrait compte de tous les accords conclus, et notamment de la participation dans la société. L'Office compte beaucoup d'expérience dans ce domaine puisqu'elle rend ce genre de décision depuis un certain temps.

Le sénateur Forrestall: Si Canadien Airlines International appartient à des Canadiens de sorte qu'on ne peut pas dire qu'American Airlines contrôle à strictement parler cette société, il ne fait aucun doute qu'elle exerce un contrôle réel par l'intermédiaire de divers accords. Voilà pourquoi je vous demandais d'expliquer en 100 mots, ou peut-être en 50 ou même 27, ce que signifiait «contrôle réel».

Mme Bloodworth: Tout ce que je peux dire à cet égard c'est que l'Office a établi que Canadien est sous contrôle canadien. Il l'a fait deux fois.

M. Collenette: Comme les pilotes d'Air Canada contestent cette décision devant les tribunaux, nous ne pourrions pas en dire davantage là-dessus.

Ms Bloodworth: I think they have gone back to the agency, but that is a continuing test. It is not a test that is met once and for all time, but is one that can be raised again if things change.

Mr. Ranger: Having watched the agency over many years and having seen how they actually administer that test, I can say that basically they want to know how decisions are made by the board. If a board member happens to have veto on the acquisition or disposal of assets above \$50,000, or if one member has a veto on who is the chief financial officer, the agency wants to know that in making their determination. It is a qualitative test that looks at all aspects, not just at all the documents but also at how decisions are actually made.

Senator Fairbairn: Mr. Collenette, going back to the options before you in the summer which caused you to choose to deal with section 47, we were told at that time — although there have been other suggestions in the intervening weeks — that there was a possibility that Canadian Airlines would not survive beyond Christmas. That being the case, if both bids should in some way fail as they progress over the next few weeks, does the government have a strategy to deal with Canadian Airlines if it is confronted with bankruptcy?

Mr. Collenette: Again, those are hypothetical questions, but we are planning for any eventuality. You will note that the document can be applied in any dominant carrier situation, whatever the circumstance, whether through merger or through something else.

Senator Fairbairn: Going back to an earlier question regarding international routes or services, if Canada ends up having one major airline — and I have no doubt that that is what will emerge from this — is it fair to assume that that major airline will take over all of the international routes that are now held by both Canadian Airlines and Air Canada, or will the situation fall into a battle of alliances?

Mr. Collenette: We cannot assume entitlement. The government would have to decide that. As you know, we do not have a deregulated environment on international routes. We allocate the routes. We have said here that we will look at our international air carrier policy. Right now, we have a policy whereby if, on a particular route, more than 300,000 one-way, full-fare trips occur within a year, then we can designate a second carrier. That is the case with respect to Paris, London, Hong Kong and Japan. We can then designate another carrier. In Paris right now, Air Transat is the second carrier, not Canadian Airlines. If we went to one dominant carrier, that would beg the question as to what you would do with the Canadian Airlines slots in, say, Heathrow. The EEC may have other ideas, so the issue gets quite complicated.

The short answer to your question is that one cannot assume entitlement automatically. We would have to see what was fair and just.

Mme Bloodworth: La question a été soumise de nouveau à l'Office. L'Office ne rend pas une décision une fois pour toutes car tout est fonction de la situation.

M. Ranger: Je suis le travail de l'Office depuis de nombreuses années et je crois donc être en mesure de dire que ce que l'Office cherche à établir est la façon dont le conseil d'administration prend ses décisions. L'Office cherche à savoir si un membre du conseil d'administration exerce un droit de veto sur l'acquisition ou l'aliénation d'actifs supérieurs à 50 000 \$ ou sur la nomination du directeur des finances. L'Office étudie donc tous les documents pertinents, mais se demande également comment sont prises les décisions.

Le sénateur Fairbairn: Monsieur Collenette, revenons aux options qui se présentaient à vous pendant l'été et qui vous ont amenés à invoquer l'article 47. On nous a alors dit à l'époque, bien que ce ne soit pas ce que nous avons entendu depuis lors, qu'il était possible que Canadien n'existe plus après Noël. Si les deux offres devaient être rejetées au cours des prochaines semaines, que compte faire le gouvernement si les lignes aériennes Canadien font faillite?

M. Collenette: Il s'agit encore une fois d'une question hypothétique, mais nous nous préparons à faire face à toutes les situations possibles. Vous noterez que le document peut s'appliquer chaque fois qu'un transporteur aérien domine le marché que ce soit en raison d'une fusion ou d'une autre situation.

Le sénateur Fairbairn: Pour revenir à une question posée plus tôt au sujet des liaisons ou services internationaux, s'il ne reste au Canada qu'une grande compagnie aérienne — et je suis convaincu que c'est ce qui va se produire —, peut-on supposer que cette compagnie aérienne va assumer toutes les liaisons internationales actuellement assurées par les Lignes aériennes Canadien et Air Canada, ou va-t-on assister à une guerre des alliances?

M. Collenette: Nous ne pouvons préjuger des droits à l'égard des liaisons aériennes. Le gouvernement devra en décider. Comme vous le savez, les liaisons internationales ne sont pas déréglementées. Nous attribuons les liaisons. Nous avons dit que nous allions examiner notre politique sur les transporteurs aériens internationaux. En ce moment, en vertu de notre politique, si plus de 300 000 allers simples plein tarif sont effectués par année sur une liaison en particulier, nous pouvons désigner un deuxième transporteur. C'est le cas sur Paris, Londres, Hong Kong et le Japon. Nous pouvons désigner un autre transporteur. Dans le cas de Paris, Air Transat est le deuxième transporteur, et non les Lignes aériennes Canadien. Si nous n'avions qu'un seul transporteur prédominant, il faudrait se demander qu'est-ce qu'on ferait des créneaux des Lignes aériennes Canadien à Heathrow, par exemple. La CEE pourrait être d'un autre avis, ce qui complique le problème.

Pour répondre brièvement à votre question, le droit à une liaison n'est pas automatique. Il faudrait voir qu'est-ce qui est juste et équitable.

Part of this whole exercise is to foster competition. Carriers like Canada 3000 and WestJet do a good job right now. WestJet is a scheduled carrier. Canada 3000 is a charter carrier that operates scheduled trips in the Toronto-Vancouver market, and I am told they have 20 per cent of the market.

We would need to see what came forward from the industry. It is likely that the dominant carrier would do well out of the exercise.

Senator Fairbairn: In response to other questions, you have repeatedly mentioned your five conditions and have said that the government will be careful to receive assurances guaranteeing that certain areas of the country will not receive less service than they have been accustomed to should one major carrier emerge from the situation.

I have an interest in Western Canada. I am not a pessimist, but there is a concern, certainly in the farther reaches of Canada, the West and the North, that this tumultuous change in our air transportation system will leave large parts of our country with less service than they have had in the past.

Mr. Collenette: The experience in the North, senator, is that there must be a transition between the exit of one carrier and the entrance of someone else, a bridging, so that the other carrier can fill the void. This is why we talk about service to the small communities; we need to see whether the exit provisions in sections 64 and 65 of the Canada Transportation Act are indeed adequate to deal with this kind of dominant carrier environment or whether there should be changes so that there could be the kind of protection that you seek.

Senator Fairbairn: That could involve not just the current section but also further action on the part of the government.

Mr. Collenette: We may have to change that. The policy framework, at the bottom of page 10, says:

In addition to reviewing these sections, the government will require commitments on service to small communities from the dominant carrier during the restructuring process and will consider adding conditions to its restructuring approval.

We could build that into the legislation. Whatever happens here will be legislated. That is the law, and the law must be discharged. That is a good way of keeping the commitments focused and discharged.

Ms Bloodworth: Perhaps history could be a little comforting. Look at our experience in the North when there was deregulation in the 1980s. There was considerable concern about loss of service. In fact, there was no loss of service. As the minister said, we ensured that there were exit provisions. In other words, the last carrier could not just walk out one day. They had to give notice. Wherever there was a market, carriers did come up to serve them. It is important to look at it in the context of the dominant carrier to see if those are sufficient exit provisions for the new scenario.

Tout cet exercice vise entre autres à favoriser la concurrence. Les transporteurs comme Canada 3000 et WestJet font un excellent travail en ce moment. WestJet est un transporteur régulier. Canada 3000 est un transporteur d'affrètement qui exploite des vols réguliers sur le marché Toronto-Vancouver, et on me dit qu'il détient 20 p. 100 du marché.

Il nous faudrait observer l'évolution de l'industrie. Il est probable que le transporteur dominant s'en tirerait très bien.

Le sénateur Fairbairn: En répondant à d'autres questions, vous avez réitéré vos cinq conditions et vous avez dit que le gouvernement va chercher à obtenir des garanties afin que le service ne soit pas réduit dans certaines régions du pays advenant le cas où il ne resterait qu'un seul grand transporteur.

L'ouest du Canada me tient à coeur. Je ne suis pas pessimiste, mais on craint dans les régions éloignées du Canada, dans l'Ouest et le Nord, que les bouleversements qui surviennent dans notre réseau du transport aérien vont entraîner une réduction des services dans bon nombre de régions.

M. Collenette: Nous avons appris dans le Nord, sénateur, qu'il faut assurer une transition entre le retrait d'un transporteur et l'arrivée d'un autre, afin que le nouveau transporteur puisse combler le vide. C'est pourquoi nous insistons sur les services aux petites collectivités; nous devons déterminer si les dispositions relatives au retrait aux articles 64 et 65 de la Loi sur les transports au Canada seraient adéquates dans le contexte d'un transporteur dominant ou s'il faudrait apporter des changements afin d'y intégrer le genre de protection dont vous parlez.

Le sénateur Fairbairn: Cela pourrait nécessiter d'autres mesures de la part du gouvernement, outre une révision des dispositions actuelles.

M. Collenette: Il faudra peut-être y remédier. La politique cadre, au début de la page 12, prévoit ce qui suit:

En plus d'examiner ces articles, le gouvernement exigera des engagements de la part du transporteur dominant concernant le service aux petites collectivités durant le processus de restructuration et il étudiera la possibilité d'intégrer des conditions à son approbation de la restructuration.

Nous pourrions intégrer cela à la loi. Quelles que soient les mesures, elles feront l'objet d'une loi. C'est la loi, et celle-ci doit être respectée. C'est une bonne façon de s'assurer que les engagements sont ciblés et respectés.

Mme Bloodworth: L'histoire peut nous rassurer quelque peu. On peut s'inspirer de l'expérience dans le Nord lorsque la déréglementation a eu lieu dans les années 80. On s'inquiétait beaucoup d'une réduction du service. En fait, le service n'a pas diminué. Comme le ministre l'a dit, nous nous sommes assurés d'avoir en place des dispositions sur la cessation du service. En d'autres termes, le dernier transporteur ne pouvait pas simplement se retirer. Il devait donner un avis de son intention. Chaque fois qu'il y a eu un marché, des transporteurs ont offert de le desservir. Il convient d'examiner la situation du point de vue du transporteur

Senator Fairbairn: There are examples farther back in the history of Western Canada when the service was not as quick and fulfilling as it might have been.

Senator De Bané: On that question, you referred to what happened when deregulation was established early in the 1980s. Suppose that we end with one dominant air carrier in Canada. As you said, there will be some gradual phasing out in some areas.

How many years do you think it would take to organize an orderly merger of both airlines, especially considering all the collective unions and two large organizations? How many years will it take to merge them together? Can you give me an approximate idea?

Mr. Collette: We do not want to get into any specifics of the mergers that are being proposed, but certainly the most optimistic guess is 18 months and the most pessimistic is four years. There are certainly issues, especially seniority issues, that must be considered at the two airlines. Any new owner or owners would need to be very careful. On the one hand, you would want the restructuring to go ahead as quickly as possible to realize the economies from the reduced capacity. On the other hand, you do not want to have walkouts and a disgruntled labour force and all kinds of cultural battles.

Senator Spivak: Minister, I am afraid I do not really think this is the best of all possible worlds. You stated you are very pleased with the results. We have here a war of poison pills with two huge global alliances battling.

You have actually changed a policy in Canada. We had two airlines, and now we have basically a government-sponsored monopoly, which is how it will wind up in the end by removing the Competition Bureau through section 47. You did that in advance of a parliamentary review and public consultation. You are now asking us to give that advice and that consultation, but the broad policy structure has been cast or set.

Canadian Airlines was due to last for a year, and it had been a basket case for a while. AMR had been supporting Canadian Airlines. Obviously there must be a reason for AMR to be interested in putting up all that money. It is the code sharing and the routes. Why was that so imminent?

Again, you must ask yourself why the Onex proposal was so dependent on section 47 if not for the purpose of having a monopoly.

dominant pour voir si les dispositions relatives à la cessation du service sont suffisantes compte tenu du scénario qui se dessine.

Le sénateur Fairbairn: Il suffit de remonter un peu dans l'histoire de l'Ouest canadien pour se rendre compte que le service n'était pas aussi rapide ni aussi satisfaisant qu'il aurait pu l'être.

Le sénateur De Bané: À ce propos, vous avez évoqué ce qui s'est produit avec l'avènement de la déréglementation au début des années 80. Supposons que nous nous retrouvions au bout du compte avec un transporteur aérien dominant au Canada. Comme vous l'avez indiqué, il y aura une élimination graduelle de services dans certaines régions.

Combien d'années faudra-t-il, pensez-vous, pour organiser une fusion ordonnée des deux transports aériens, surtout au regard de tous les syndicats qui sont en cause et du fait qu'il s'agit de deux grandes organisations? Combien d'années leur faudra-t-il pour fusionner? Pouvez-vous me donner une idée approximative?

M. Collette: Nous ne voulons pas entrer dans les détails des fusions proposées, mais, chose certaine, le délai serait au mieux de 18 mois et au pire de quatre ans. Il y a certainement des questions, notamment des questions d'ancienneté, qui devront être étudiées par les deux lignes aériennes. Il faudrait que le ou les nouveaux propriétaires fassent preuve de la plus grande prudence. D'une part, nous aimerions que la restructuration se fasse le plus rapidement possible afin de profiter des économies découlant de la réduction de la capacité. Par contre, nous ne voudrions pas semer la grogne parmi les employés et être aux prises avec des débrayages et des batailles culturelles de toutes sortes.

Le sénateur Spivak: Monsieur le ministre, je crains que nous ne vivions malheureusement pas dans le meilleur des mondes possible. Vous avez dit que vous êtes très satisfait des résultats. Nous assistons pourtant à une guerre des pilules empoisonnées où deux grandes alliances mondiales se livrent bataille.

Vous avez en fait modifié notre politique des transports. Nous avions deux lignes aériennes et nous avons maintenant ni plus ni moins qu'une situation de monopole qui est avalisée par le gouvernement; voilà ce que nous aurons au bout du compte si l'on supprime de l'article 47 le pouvoir d'intervention du Bureau de la concurrence. Vous avez fait cela avant même que la question soit soumise à l'examen parlementaire ou qu'elle fasse l'objet de consultations publiques. Vous venez maintenant nous demander nos conseils et vous venez nous consulter, mais le cadre général de la politique a déjà été fixé.

Les Lignes aériennes Canadien ne devaient pas durer plus d'un an, et il y avait déjà un certain temps que la compagnie était perdue. Elle était soutenue par AMR. Il y a manifestement quelque chose qui incite AMR à vouloir investir tout cet argent. Ce quelque chose, c'est le partage des dénominations et les liaisons. Pourquoi était-ce si imminent?

Encore là, il convient de se demander pourquoi la proposition d'Onex exigeait à tout prix une intervention aux termes de l'article 47 si ce n'est parce qu'elle visait l'obtention d'un monopole.

Since I just received the material, perhaps the answer is contained somewhere in these papers, but will the Competition Bureau review the specifics of this merger? I know they have given you a broad brush, but what about the specifics of the situation now?

I remind you, and I am sure you know this, that in 1993, although things have changed a bit since then, the Competition Tribunal said that if Canadian fails or is forced to merge with Air Canada, the tribunal would find that competition in existing airline markets would be substantially lessened. They found that existing charter carriers, even if they expanded, could not compensate for Canadian's removal, and the possibility of new entry is remote and will not provide adequate competitive discipline in Air Canada, which will have an overwhelming market share on most routes. In hearings with the Onex officials, it is quite clear that while they welcome competition, it is competition of a certain kind where they have a monopoly over most of it and little competition is allowed. Obviously, it is very beneficial for them to have that.

Will the Competition Bureau be given free rein, no matter what your legislation says, to examine these specifics? There are many different issues involved here, as I am sure you are even more aware than am I.

Mr. Collenette: I appreciate, Senator Spivak, that you have only just received the documents, but towards the end we talk about the process. The Competition Bureau will look at each merger in detail, as it does now under law. This will, along with the Canadian Transportation Agency's analysis of the Canadian-content rules and the government's own examination of the other transportation policy issues, then ultimately be subject to enshrining any agreement, or any deal, in legislation so that we can be sure that this new dominant carrier does act in the public interest.

Senator Spivak: When you say "dominant carrier", is what you really mean a monopoly? Give me the definition.

Mr. Collenette: A dominant carrier is a carrier that has an overwhelming segment of the market. However, we hope, by the measures contained in Mr. von Finckenstein's report and in this document, to encourage competition so that the WestJets and charter operators and the First Airs and all these other companies will indeed fill the vacuum and give us vibrant second-tier carriers to provide competition.

Let me take issue, however. You seem to say that we have created a monopoly. We did not wake up one day and say that we must have a monopoly and we will make all these changes. The fact is that this entire exercise was driven by the pending weakening of Canadian Airlines, the number two carrier, servicing

Comme je viens tout juste de recevoir la documentation, je ne sais pas si la réponse se trouve quelque part, mais le Bureau de la concurrence étudiera-t-il les détails de cette fusion? Je sais que le Bureau vous a donné un avis général, mais qu'en est-il maintenant des détails de la fusion?

Je vous rappelle, et je suis sûre que vous le savez, qu'en 1993, bien que les choses aient quelque peu changé depuis, le Tribunal de la concurrence avait dit que, si Canadien s'effondrait ou qu'elle était obligée de fusionner avec Air Canada, il en conclurait que la concurrence sur le marché du transport aérien s'en trouverait considérablement réduite. Il a conclu que les compagnies charter existantes, même si elles offraient un service accru, ne pourraient pas compenser la disparition de Canadien et que la possibilité qu'un nouveau transporteur arrive sur la scène était trop faible pour imposer une discipline concurrentielle suffisante à Air Canada, qui aurait la plus grosse part du marché pour la plupart des liaisons. D'après ce qu'ils ont indiqué aux audiences sur le sujet, il est très clair que, si les dirigeants d'Onex ne s'opposent pas à la concurrence, il faudrait néanmoins que cette concurrence soit d'un certain type et qu'elle leur permette d'exercer à toutes fins utiles leur monopole. Bien entendu, ils ont tout intérêt à ce qu'il y ait aussi peu de concurrence que possible.

Le Bureau de la concurrence sera-t-il parfaitement libre, peu importe ce que prévoira votre loi, d'étudier les détails de la situation? Il y a beaucoup de questions différentes qui entrent en ligne de compte, et je suis sûre que vous en êtes encore plus conscient que moi.

M. Collenette: Je comprends, sénateur Spivak, que vous venez tout juste de recevoir la documentation, mais nous parlons du processus vers la fin de notre document. Le Bureau de la concurrence examinera chaque fusion dans le détail, comme il le fait à l'heure actuelle en conformité avec la loi. Cet examen par le Bureau de la concurrence ainsi que l'analyse des règles relatives au contenu canadien que fera l'Office des transports du Canada et l'examen que fera le gouvernement des autres questions liées à la politique des transports, devront être réalisés avant que tout accord ou entente ne puisse être consacré par la loi; ainsi, nous aurons l'assurance que le nouveau transporteur dominant servira effectivement l'intérêt public.

Le sénateur Spivak: Quand vous parlez de «transporteur dominant», entendez-vous par là un monopole? Comment définissez-vous le transporteur dominant?

M. Collenette: Le transporteur dominant est celui qui occupe une part massive du marché. Toutefois, en mettant en vigueur les mesures proposées par M. von Finckenstein dans son rapport et dans ce document, nous espérons pouvoir encourager la concurrence de sorte que WestJet, First Air, les exploitants de services d'affrètement et d'autres compagnies puissent combler le vide et fournir à notre industrie aérienne des transporteurs secondaires en bonne santé.

Mais laissez-moi m'inscrire en faux contre ce que vous avez dit. Vous semblez laisser entendre que nous avons créé un monopole. Nous ne nous sommes pas levés un beau matin en décidant qu'il faudrait un monopole au Canada et qu'il faudrait apporter tous ces changements pour y parvenir. Il faut comprendre

70 per cent of all passengers in Western Canada, with 16,000 employees coast to coast, a major international presence for us in the Far East and in Europe. That is what has driven this entire exercise. I did not get up one day with a bright idea that we must have a monopoly. I can think of better ways to spend the summer and the fall. I have lived many lives in my previous portfolio — I do not need to live more. The fact is that the situation needed to be addressed. That is the reason it is being addressed.

You talk about the best of all worlds. The fact is we are trying to find some ways to effect a solution, but what is the alternative? We are dealing with the question of what are the alternatives here and that is why we embarked on this course.

Senator Spivak: Of course, but we might have the time to consider other alternatives through the parliamentary system. Never mind that, though; I take your answer.

Mr. Collenette: You are somewhat right, in the sense that after I became minister I figured that something like this would happen on my watch and it would be better to start planning for it and that is why the House committee started to examine this issue last spring. I thought that we could have a reasonably paced, detailed examination of these issues from a policy point of view before whatever erupted. The eruption occurred earlier than I expected and forced us to act in this way. I realize it is disconcerting for parliamentarians to be faced with a contracted policy debate, but that was not our choice as a government. We would have preferred this to have been done in an even more orderly way than the way we are doing it now.

Senator Spivak: My second question has to do with the 10 per cent individual ownership limit. I am sure you and I have read the same arguments in the press that talk about what is in the NAFTA annex and about the fact that this is an official Canadian exemption from the agreement's common treatment requirements. Also, according to the newspapers, Article 1108 says that any violation of Canada's itemized exemptions that increases discrimination against foreign investors — and it is possible that Canadian individual investors might be treated differently than foreign investors — would be a violation of the trade treaty and could nullify the exemption; thus modifying the 10 per cent share restriction could automatically trigger an invalidation of the foreign-ownership restriction. That could lead to a consequence that we might not like: complete foreign ownership of what is a very vital public utility, in a sense, in a country that is utterly dependent on air travel. It seems to me we need to ensure that that does not happen and that we have control of this part of the industrial strategy.

que tout cet exercice est dû à l'affaiblissement des Lignes aériennes Canadien, notre deuxième transporteur qui dessert 70 p. 100 de tout le trafic voyageurs de l'Ouest du Canada, qui compte 16 000 employés d'un océan à l'autre et qui constitue une des grandes présences canadiennes à l'étranger, soit en Extrême-Orient et en Europe. C'est son affaiblissement qui nous a menés là où nous sommes. Ce n'est certainement pas moi qui me suis levé un beau matin avec l'idée géniale de créer un monopole. J'ai de bien meilleures idées sur la façon de passer mon été et mon automne. J'étais déjà bien occupé avec le portefeuille que je détenais précédemment, et je n'ai pas besoin d'avoir plus de travail. Mais il faut comprendre que nous devons réagir à la situation actuelle, et voilà pourquoi nous faisons ces propositions.

Vous dites le meilleur des mondes. Nous cherchons en effet à concrétiser une des propositions, mais quelle serait la solution de rechange? Ce qui nous occupe ici, ce sont les éventuelles solutions de rechange, et c'est pourquoi nous avons opté pour ceci.

Le sénateur Spivak: Bien sûr, mais notre système parlementaire pourrait nous donner assez de temps pour envisager d'autres solutions. Mais peu importe, j'ai entendu votre réponse.

M. Collenette: Mais vous avez raison dans une certaine mesure, puisque lorsque je suis devenu ministre, je me suis dit que quelque chose de cette nature pourrait survenir pendant mon mandat et que nous aurions intérêt à trouver le plus rapidement possible des façons de parer le coup: voilà pourquoi le comité de la Chambre des communes s'est penché sur le dossier dès le printemps dernier. Je pensais à l'époque que nous pourrions étudier le dossier d'un point de vue stratégique à un rythme raisonnable et de façon suffisamment détaillée avant qu'une crise ne surgisse. Toutefois, la crise est survenue plus tôt que je ne l'attendais et nous a forcés à agir d'une autre façon. Je comprends que la contraction du débat vous déconcerte, mais ce n'est pas le gouvernement qui a choisi d'agir ainsi. Nous aurions préféré que l'étude se fasse de façon beaucoup plus ordonnée qu'elle ne se fait actuellement.

Le sénateur Spivak: Ma deuxième question porte sur le plafond de 10 p. 100 des actions imposé à chaque actionnaire. Vous et moi avons certainement lu dans la presse les mêmes arguments au sujet de l'annexe de l'ALENA et sur le fait que cette disposition constitue une dérogation officielle du Canada aux critères régissant le traitement égal prévu dans l'accord. De plus, toujours d'après les journaux, l'article 1108 porte que toute violation des exemptions canadiennes détaillées qui aurait pour effet d'accroître la discrimination à l'égard des investisseurs étrangers — et il est possible, en effet, que les investisseurs individuels canadiens soient traités différemment des investisseurs étrangers — pourrait aller à l'encontre du traité de libre-échange et pourrait rendre nulle l'exemption; autrement dit, changer la limite de 10 p. 100 des actions pourrait déclencher automatiquement l'invalidation de la restriction sur les intérêts étrangers. Cela pourrait avoir des conséquences indésirables, comme laisser complètement entre des mains étrangères un service public tout à fait vital dans un pays qui dépend en grande partie des services aériens. À mon avis, il faut s'assurer que cela ne se produira jamais et que nous garderons la mainmise sur cette industrie-là.

I should like your opinion of this item which was raised, I believe, in the *National Post*.

Mr. Collenette: The government's trade policy legal advisers believe that there will be no problem if we choose to raise the 10 per cent with respect to our NAFTA obligations. I might remind you that PWA Corporation, the parent corporation of Canadian Airlines, was created under statute in the Alberta legislature with a 10 per cent rule and that 10 per cent rule was removed last year. I believe there was no impact at all; there was no challenge, no mention of violation of NAFTA obligations.

We are fully of the view that should we choose to raise the 10 per cent limit, it will have no impact on NAFTA obligations.

Senator Spivak: The *National Post*, which of course is never wrong, was wrong in suggesting that government lawyers had advised that this was indeed a problem.

Mr. Collenette: I never speculate on newspaper articles, especially from some sources.

Senator Spivak: It is not my agenda either, the *National Post* agenda.

Senator Johnson: That is on the record.

Senator Spivak: Absolutely. Let me satisfy my curiosity as to whether anyone from Canadian Airlines spoke — you said they did not speak to you — to your officials any time earlier, let us say before March or in March or February? Did anyone from Canadian Airlines' board or any representatives speak to any of your officials within the department?

Mr. Collenette: I will let the deputy speak for the officials.

Ms Bloodworth: About section 47, I assume?

Senator Spivak: Yes, about section 47.

Ms Bloodworth: No, I do not believe I have ever spoken to anyone on the board of Canadian Airlines, but I qualify that, because I may have unknowingly. We certainly speak to Canadian Airlines often. They did not raise section 47 with me until I believe July 6. Air Canada did raise it, and it was with myself and Mr. Ranger, I believe, back in March, but Canadian Airlines did not raise it before that.

Senator Johnson: What is the significance of November 26 in terms of our timetable here with our hearings?

Mr. Collenette: Senator Johnson, we believe the situation is such that we need to take reasonably quick action. I know it is a tall order to throw a lot of this kind of detailed work at parliamentary committees, but we need to get the work done as

J'aimerais savoir ce que vous pensez de cet argument, soulevé par le *National Post*.

M. Collenette: Les conseillers juridiques du gouvernement spécialisés en politique commerciale sont d'avis que nous pouvons sans difficulté relever, si nous le souhaitons, le plafond de 10 p. 100 sans que cela enfreigne nos obligations à l'égard de l'ALENA. Je vous rappelle que la «PWA Corporation», qui chapeaute les Lignes aériennes Canadien, a été créée par une loi de l'Assemblée législative de l'Alberta qui incluait la limite de 10 p. 100, mais que cette limite de 10 p. 100 a été retirée l'année dernière. Elle a été retirée sans que cela porte à conséquence: il n'y a eu ni contestation, ni même mention d'une infraction à des obligations aux termes de l'ALENA.

Nous sommes absolument convaincus qu'une décision de relever le plafond de 10 p. 100 n'aurait aucun impact sur nos obligations en vertu de l'ALENA.

Le sénateur Spivak: Le *National Post*, qui ne se trompe jamais, évidemment, s'est trompé en disant que les avocats du gouvernement avaient indiqué que cela serait certainement un problème.

M. Collenette: Je ne me fie jamais aux articles de journaux, surtout quand ils viennent de certaines sources.

Le sénateur Spivak: Le programme du *National Post* n'est pas le mien non plus.

Le sénateur Johnson: C'est maintenant officiel.

Le sénateur Spivak: Absolument. Pardonnez ma curiosité, mais j'aimerais savoir si quelqu'un de la compagnie Canadien — vous avez dit qu'ils n'avaient pas communiqué avec vous — aurait communiqué plus tôt avec vos collaborateurs, par exemple avant mars ou bien encore en mars ou en février? Est-ce que quelqu'un du conseil d'administration de la compagnie, ou bien un représentant aurait parlé à l'un de vos collaborateurs au sein du ministère?

M. Collenette: Je vais demander à la sous-ministre de parler au nom des fonctionnaires.

Mme Bloodworth: J'imagine que vous pensez à l'article 47?

Le sénateur Spivak: Oui, est-ce qu'ils auraient parlé de l'article 47.

Mme Bloodworth: Non, je ne crois pas avoir jamais parlé à quiconque du conseil d'administration de la compagnie Canadien, mais j'ajoute qu'il est possible que je l'ai fait sans le savoir. Il est certain que nous avons souvent l'occasion de parler à des gens de cette compagnie. C'est seulement le 6 juillet, je crois, qu'ils m'ont parlé pour la première fois de l'article 47. Air Canada avait soulevé la question et nous en avait parlé, à M. Ranger et à moi-même, en mars dernier, je pense, mais la compagnie Canadien n'a pas abordé la question avant le mois de juillet.

Le sénateur Johnson: Cette date du 26 novembre, quelle est sa signification dans le cadre de nos audiences?

M. Collenette: Sénateur Johnson, nous pensons que la situation exige une réaction relativement rapide. Je sais que c'est beaucoup demandé aux comités parlementaires, et que cela représente une certaine somme de travail très détaillé, mais nous avons besoin

quickly as possible. That is why we put the November 26 date in there. We feel strongly about it, although I recognize that the committees are masters of their own destiny. However, we certainly must table a bill before the Christmas recess in order to show our intent as a government in this restructuring.

Senator Johnson: How do you respond to critics who say that this is a timetable very similar to that outlined by Onex?

Mr. Collenette: This has not been driven by Onex. This has been driven by the financial problems, the crisis, at Canadian Airlines. Whether it is Onex or anyone else or any other proposal, such as the Air Canada proposal that is on the table, the matter must be dealt with expeditiously. Whatever the shareholders choose, whether it is Onex or Air Canada's proposal, we must do this quickly.

Senator Johnson: I understand and I respect that. I am just saying that what we are reading in the paper makes it hard for us to deal with this in three weeks. It will be a difficult task, I believe, but I thank you for your answer.

Mr. Collenette: Onex's timetable was even earlier; it was November 8.

Senator Johnson: This information is out there and we as parliamentarians must respond to that. I wanted to ask you that question because I wanted to make it clear on the record that we are doing our job as parliamentarians and we are part of this process. A renowned columnist called us "chopped liver" the other day with respect to a number of issues that the government has dealt with in the last month for which Parliament has hardly been relevant to the whole process. That is why I feel it is important that we show Canadians that Parliament is important to this whole process and to this whole discussion.

Mr. Collenette: I am trying to point out that there are basic questions, such as the 10 per cent question, where we hope you will spend your time. Many of the other issues will be dealt with by the Competition Bureau and the CTA. They are all important, but we have outlined some specific areas that we hope you will focus on because of the time frame.

Senator Maheu: My first question touches on membership of AMR on boards. I continue to be apprehensive, even after all the consultations with which I have assisted.

AMR had two members on Canadian's board but they had a veto on many things, which makes this two-member of a 16-member board limit, or whatever it is, totally unimportant.

[Translation]

Until now, a great deal of effort has been expended to remind us that ONEX is a Canadian corporation. What they neglect to say however is that American Airlines is behind ONEX, and that the giant corporation would invest considerable amounts into a merger agreement between Air Canada and Canadian

que cela soit fait le plus vite possible. C'est la raison pour laquelle j'ai mentionné le 26 novembre. Je sais que les comités sont maîtres de leur propre destinée, mais d'un autre côté, cela me paraît très important. En effet, il est indispensable que nous déposions un projet de loi avant l'ajournement de Noël pour annoncer les intentions du gouvernement en ce qui concerne la restructuration.

Le sénateur Johnson: Que répondez-vous aux critiques qui disent que ce programme ressemble beaucoup à celui d'Onex?

M. Collenette: Cela n'a pas été inspiré par Onex mais bien par les problèmes financiers et la crise à la compagnie Canadien. Quelle que soit la proposition, celle d'Onex, celle d'Air Canada ou une autre, c'est une question qui doit être réglée le plus rapidement possible. Quelle que soit la décision des actionnaires, Onex ou Air Canada, nous devons agir très rapidement.

Le sénateur Johnson: Je comprends bien cela, mais ce que je lis dans les journaux me fait penser que nous allons avoir du mal à régler cela en trois semaines. La tâche sera difficile, mais je vous remercie pour votre réponse.

M. Collenette: Le programme d'Onex était encore plus rapide, il s'agissait du 8 novembre.

Le sénateur Johnson: Toute cette information existe et les parlementaires doivent essayer d'y voir clair. Si je vous ai posé cette question, c'est pour bien montrer que les parlementaires font leur travail, qu'ils participent à cet exercice. Un journaliste bien connu nous a traités de «chopped liver» (quantité négligeable) l'autre jour en parlant de plusieurs dossiers dont le gouvernement s'occupe ce mois-ci. Dans ces cas-là, le Parlement n'a pas vraiment été impliqué. Pour cette raison, nous devons montrer aux Canadiens que le Parlement joue un rôle important et participe activement à cette discussion.

M. Collenette: Il y a certaines questions fondamentales, comme celle des 10 p. 100, sur lesquelles nous avons besoin de votre opinion. Le Bureau de la concurrence et l'OTC vont se pencher sur beaucoup d'autres questions, et tout cela est très important, mais à cause du temps limité dont nous disposons, nous espérons que vous concentrerez vos efforts sur les sujets précis que j'ai mentionnés.

Le sénateur Maheu: Ma première question porte sur la proportion de gens d'AMR au conseil d'administration. Après toutes les consultations auxquelles j'ai assisté, j'ai toujours passablement d'appréhension.

AMR a deux personnes au conseil d'administration de Canadien International, mais comme elles ont un droit de veto sur beaucoup de choses, ces deux personnes, sur un total possible de 16 membres, je crois, jouent un rôle tout à fait démesuré.

[Français]

Jusqu'à ce jour, on a investi beaucoup d'efforts pour nous rappeler qu'Onex est une entreprise canadienne. On semble toutefois oublier de mentionner que derrière celle-ci se cache le géant American Airlines qui investirait d'importantes sommes dans l'entente visant à fusionner Air Canada et Canadien

International. They are also silent on the role AMR would play in the new Air Canada airline and the control it would have over it.

In light of these circumstances, are you not concerned that effective control of air transportation in Canada could be transferred to an American corporation? What do you intend to do to avoid such a situation, with the vetoes, et cetera?

Mr. Collenette: It is not my role to comment on the proposals made by ONEX or Air Canada. The Canadian Transportation Agency is responsible for reviewing the proposals, the existing agreements and the current situation with Canadian International and American Airlines and to decide if there actually is effective Canadian control.

Air Canada's pilots are the ones who decided to meet the challenge by stressing the links between American Airlines and Canadian International. It is the Canadian Transportation Agency's role to decide. The Agency has the regulations and it is its duty to review all contracts, such as agreements with the unions, for instance, to decide if there actually is Canadian control.

[English]

Senator Maheu: Are you not removing many of their powers if you pass a bill soon?

Mr. Collenette: No. It is not our intention to deal with any of the powers of the agency. The agency has its statutory powers now to determine whether or not there is effective control.

Senator Maheu: I should also like to ask you a question about the 10 per cent issue again.

[Translation]

Senator Maheu: Let me read part of an article from today's *Le Devoir*:

As to the substance, the 10 per cent rule has been put in place to avoid situations in which an individual or a company might acquire a controlling interest in Air Canada and profit from its control over the country is dominant carrier. I believe that this rule should be maintained in the public interest and that it would be wrong for Parliament to change it.

The ONEX proposal to merge Air Canada and Canadian Airlines illustrates the need to keep this 10% rule even more clearly, since the merger would result in the creation of a closely held corporation which would control approximately 80% of inland air transportation in Canada.

[English]

Are you not afraid that a very few interested investors might be able to control the industry at the expense of the investors?

[Translation]

Mr. Collenette: The article you quoted from, from today's *Le Devoir*, was written by my former colleague Mr. Lalonde. I have tremendous esteem for that man. He is a lawyer with the

International. On semble aussi être très discret sur le rôle que jouerait AMR dans la nouvelle compagnie aérienne Air Canada et sur le contrôle qu'elle y exercera.

Étant donné ces circonstances, est-ce que vous ne craignez pas que le contrôle effectif en matière de transport aérien au Canada passe aux mains d'une société américaine? Quelles mesures comptez-vous prendre pour éviter qu'une telle situation ne se produise, avec les veto, et cetera?

M. Collenette: Ce n'est pas à moi de faire des commentaires sur les propositions d'Onex ou d'Air Canada. C'est le rôle de l'Office canadien du transport d'examiner les propositions, les ententes existantes et la situation présente avec Canadian International et American Airlines pour décider s'il existe actuellement un contrôle effectif canadien.

Ce sont les pilotes d'Air Canada qui ont décidé de relever le défi en soulignant les relations entre American Airlines et Canadian International. C'est à l'Office canadien du transport de décider. Ils ont des règlements et ils ont l'obligation d'examiner tous les contrats, comme les ententes avec les syndicats par exemple, pour déterminer s'il existe en effet un contrôle canadien.

[Traduction]

Le sénateur Maheu: Ne leur enlevez-vous pas beaucoup de pouvoir en adoptant un projet de loi dans de brefs délais?

M. Collenette: Non, nous n'avons pas l'intention de modifier les pouvoirs de l'Office. L'Office a des pouvoirs que lui confère une loi et peut déterminer ce qui constitue un contrôle effectif.

Le sénateur Maheu: J'aimerais vous poser une autre question au sujet de la limite de 10 p. 100 des actions.

[Français]

Le sénateur Maheu: Je vais citer l'extrait d'un article publié dans *Le Devoir* d'aujourd'hui:

Pour ce qui est du fond, la règle du 10 % vise à empêcher une personne ou une entité de prendre le contrôle d'Air Canada et ensuite tirer parti de sa situation de prédominance sur le principal transporteur aérien du pays. Je crois que l'intérêt public justifie le maintien de cette règle et que le Parlement aurait tort de la changer.

Et l'argument en faveur de la règle de 10 p. 100 est encore plus probant dans le cas de la fusion d'Air Canada et de Canadian Airlines proposée par Onex, car la société aérienne à nombre restreint d'actionnaires qui en résulterait contrôlerait environ 80 p. 100 des services aériens intérieurs au Canada.

[Traduction]

Ne craignez-vous pas que quelques rares investisseurs intéressés ne réussissent à contrôler l'industrie aux dépens des investisseurs?

[Français]

M. Collenette: Cet article que vous avez cité, publié aujourd'hui dans *Le Devoir*, a été écrit par mon ancien collègue, M. Lalonde. C'est un homme que j'estime énormément. Il est

firm Stikeman, Elliott, which represents Air Canada. I honestly believe that what he wrote was his personal opinion.

[English]

Do we think that by changing this we will weaken foreign control? If Parliament chooses to change the 10 per cent rule — but no decision has yet been made; we want your guidance — it will have no bearing, as far as we are concerned, on the control issues. It has a bearing on the number of shareholders and the way the company is operated.

Senator Callbeck: My first question is on the Competition Bureau. They have said that, if a merger should take place, the government currently does not have the mechanism to prevent price gouging. What does the government plan to do about that?

Mr. Collenette: The Competition Bureau does not look at price gouging, they look at predatory pricing. They have told us that they would like the legislation strengthened on that part.

Ms Bloodworth: There are two issues on the pricing with a dominant carrier and less competition. There is the question of price gouging — that is, if you are the only game in town, will you charge more than you otherwise would? The Competition Bureau does not have a mandate to deal with that. That is why, on page 10 of the document, we referred to the existing term in the Canada Transportation Act, which refers only to basic fares and monopoly groups. We asked whether you consider that sufficient or if you feel that it must be strengthened. That is on the high side.

There is also a concern where you have a dominant carrier on the low side — namely, predatory pricing. They could decide to have low fares with a view to driving a new competitor out of the business. On that, the Competition Bureau has given new advice. They have proposed a particular way of addressing that situation. They have said they do not feel that existing legislative mechanisms are sufficient to deal with that, and that is certainly one way of dealing with it.

The document here says that the government is committed to further measures on predatory pricing, although they have not decided what those measures would be. They have before them the recommendations of the Competition Bureau and are interested in the views of parliamentarians as to whether those are the best ways or whether there are other ways to deal with predatory pricing. You must deal with both sides with a dominant carrier.

Senator Callbeck: I have another question on the small airline carriers. The minister has referred several times tonight to WestJet. You said that 20 per cent of their passengers are from Western Canada.

Mr. Collenette: No; that was a reference to Canada 3000, which is running schedules from Toronto to Vancouver.

avocat pour la firme de Stikeman, Elliott, qui travaille pour Air Canada. C'est franchement un avis personnel qu'il exprime.

[Traduction]

Pensons-nous affaiblir le contrôle étranger en changeant cet état de choses? Si le Parlement décide de changer la règle des 10 p. 100 — mais aucune décision n'a encore été prise et nous souhaitons avoir votre opinion à ce sujet —, ce n'aura aucune incidence sur la question du contrôle. Par contre, cela pourrait changer le nombre des actionnaires et la façon dont la compagnie est administrée.

Le sénateur Callbeck: Ma première question porte sur le Bureau de la concurrence. Le Bureau a annoncé qu'en cas de fusion, le gouvernement n'aurait pas les mécanismes voulus pour empêcher les tarifs qui exploitent le consommateur. Quelles sont les intentions du gouvernement à ce sujet?

M. Collenette: Le Bureau de la concurrence ne s'occupe pas des tarifs qui exploitent le consommateur, ce qu'il considère, ce sont les tarifs abusifs. Ils nous ont déjà dit qu'ils voudraient voir la législation renforcée.

Mme Bloodworth: Un transporteur dominant et une diminution de la concurrence posent deux problèmes sur le plan des prix. Il y a d'une part la question de l'exploitation possible du consommateur, c'est-à-dire, si vous êtes le seul à offrir un service, allez-vous imposer des prix plus élevés qu'ils ne le seraient autrement? Le Bureau de la concurrence n'est pas autorisé à s'occuper de cet aspect-là. C'est la raison pour laquelle à la page 10 du document nous mentionnons l'énoncé actuel de la Loi sur les transports qui ne traite que des tarifs de base et des monopoles. Nous vous demandons si vous considérez que ces dispositions sont suffisantes ou bien si vous pensez qu'elles doivent être renforcées. Voilà pour le côté positif.

Il y a une autre préoccupation dans une situation où il existe un transporteur dominant, le risque de prix abusifs. En effet, dans une telle situation un transporteur peut décider d'offrir des tarifs très bas pour se débarrasser d'un concurrent. Le Bureau de la concurrence a une nouvelle opinion à ce sujet et propose une solution précise. À son avis, les mécanismes législatifs actuels sont suffisants pour éviter ce genre de choses, et bien sûr, c'est une façon de voir les choses.

D'après ce document, le gouvernement s'est engagé à adopter de nouvelles mesures pour empêcher les prix abusifs mais on n'a pas encore décidé de quel genre de mesures il s'agirait. En plus des recommandations du Bureau de la concurrence, le gouvernement voudrait avoir l'opinion des parlementaires sur la meilleure façon d'empêcher les prix abusifs. En présence d'un transporteur dominant, il faut considérer les deux aspects.

Le sénateur Callbeck: J'ai une autre question à propos des petites compagnies aériennes. Le ministre a mentionné WestJet à plusieurs reprises ce soir. Vous avez dit que 20 p. 100 des passagers de cette compagnie sont de l'ouest du Canada.

M. Collenette: Non, je parlais de Canada 3000 qui a des vols réguliers de Toronto à Vancouver.

Senator Callbeck: You mentioned WestJet two or three times. Will these smaller airlines not have a difficult time if we have a dominant carrier in Canada? Would that not be especially true for one that is a low cost carrier owned by the dominant carrier?

Mr. Collenette: That is why the Competition Bureau has given us some helpful insights. We have accepted many of their representations, such as access to slots and slots at peak times in places such as Pearson, Dorval and Vancouver. We have also accepted their representation dealing with access to frequent flyer programs and the concept of interlining, whereby if you are flying First Air from the Northwest Territories you can make a reservation from Iqaluit and you are then able to go to Chicago through the dominant carrier.

The reservation is accepted on a first-come, first-serve basis, even though someone else is travelling on a regional carrier from some other point in Quebec or elsewhere into Montreal en route to Chicago and they have the access as a subsidiary. The fact is that it is first come, first serve. First Air, for example, might want to make an arrangement to sign up with, say, Aeroplan, if that is what remains, and we will stipulate that the dominant carrier must allow the smaller carrier to make a deal so that they can give frequent flyer points so that you would fly First Air but not be put at a disadvantage.

If we are looking at surplus aircraft from Canadian Airlines being available, the right of first refusal on those aircraft must belong to Canadian operators within a specified period of time at a commercially viable rate. In other words, WestJet or Royal could access 737s from Canadian Airlines' fleet without those being sold offshore and not available to the Canadian market.

There are many things we can do. Between the Competition Bureau's letter that you have now and that I have made public and this framework, we address that regime to encourage smaller operators.

Senator Callbeck: Yes, I will have to read this. I just received this document this evening.

[Translation]

Senator Poulin: Mr. Minister, when you accepted your appointment as Minister responsible for Transport, you probably never thought you would be as popular and as visible as you have been in the last few weeks.

As members of the Senate Standing Committee on Transport and Communications, our questions are all linked to the fact that the majority of senators come from outlying regions: Toronto, Vancouver or Montreal. The people in our regions asked us these questions over the summer.

[English]

When you first started speaking to us, Minister, and when you spoke about the vision, you answered in theory the main concerns of Canadians that we have been hearing over the summer. You spoke about a safe and healthy airline industry, one that is owned and controlled by Canadians and that serves all parts of Canada at

Le sénateur Callbeck: Vous avez mentionné WestJet à deux ou trois reprises. Est-ce que ces petites compagnies ne risquent pas d'avoir des difficultés en présence d'un transporteur dominant? Est-ce que le risque n'est pas encore plus grand pour un transporteur à faibles prix appartenant au transporteur dominant?

M. Collenette: C'est la raison pour laquelle le Bureau de la concurrence nous a donné des indications précieuses. Nous avons accepté un grand nombre de leurs recommandations, par exemple en ce qui concerne l'accès aux terminaux et en particulier pendant les heures de pointe dans des aéroports comme Pearson, Dorval et Vancouver. Nous avons accepté leur recommandation en ce qui concerne l'accès aux programmes de fidélisation et le concept des transferts intercompagnies, qui permet par exemple de quitter Iqaluit à bord d'un appareil de First Air après avoir fait une réservation permettant d'atteindre Chicago avec une correspondance à bord d'un vol du transporteur dominant.

Pour les réservations les premiers arrivés sont les premiers servis, même si quelqu'un d'autre fait appel à un transporteur régional en provenance d'un aéroport du Québec et passe par Montréal avant d'atteindre Chicago. En tant que filiale, il a cette possibilité. C'est vraiment premier arrivé premier servi. Par exemple, First Air pourrait vouloir signer une entente avec Aeroplan, si Aeroplan subsiste, et nous empêcherions le transporteur dominant de s'opposer à cette entente qui permet d'accorder des points de grand voyageur et d'attirer ainsi le client à First Air sans qu'il soit pénalisé.

En ce qui concerne les appareils excédentaires de Canadien International, ce sont des exploitants canadiens qui doivent pouvoir les acheter en priorité pendant une certaine période et à un prix commercialement viable. Autrement dit, WestJet ou Royal pourraient acheter des 737 de Canadien International avant que ceux-ci ne soient offerts sur le marché international.

Nous avons beaucoup de possibilités d'action. Entre la lettre du Bureau de la concurrence, dont vous avez reçu un exemplaire et qui a maintenant été publiée, et ce cadre d'action, nous voulons mettre en place un régime qui encourage les petits exploitants.

Le sénateur Callbeck: Oui, il va falloir que je lise cela. Je viens tout juste de la recevoir ce soir.

[Français]

Le sénateur Poulin: Monsieur le ministre, en acceptant le mandat de ministre des Transports, vous ne pensiez pas être aussi populaire et aussi visible que vous l'avez été depuis quelques semaines.

En tant que membres du comité des transports et communications, toutes nos questions sont liées au fait que la majorité des sénateurs viennent d'une région éloignée: Toronto, Vancouver ou Montréal. Les gens de nos régions nous ont posé des questions tout l'été.

[Traduction]

Monsieur le ministre, quand vous avez commencé à nous parler, vous avez mentionné la vision, et ce faisant, vous avez répondu en théorie à la principale préoccupation éprouvée par les Canadiens au cours de l'été. Vous avez parlé d'une industrie aérienne saine et sécuritaire, une industrie appartenant à des

fair prices and that is capable of competing with the biggest and best airlines in the world.

Senator Adams: You spoke about process with respect to meeting those objectives. Could you just walk us down the key steps of the process so that at the end of the day all Canadians feel that the Canadian government has met those objectives?

Mr. Collenette: In the summary in the annex, we outline the procedure that we will use. It is a three-pronged approach. The question of gaining control is to be examined by the Canadian Transportation Agency. As I said before, any document, any information the agency wants must be provided in order for it to make its decision on Canadian control.

Senator Poulin: Is that going on currently?

Mr. Collenette: My understanding is that offers are currently being proposed. Onex is probably there and Air Canada's offer will certainly be en route. In any event, whatever the shareholders decide, if they decide to take one of these offers, the agency will then tell the successful bidder that it wants the agreements, which the agency will then go over with a microscope regarding the issue of effective Canadian control.

Senator Poulin: Is this agency at arm's length?

Mr. Collenette: Yes, this is a quasi-judicial agency of government and it has a statutory board.

Then we have the Bureau of Competition, which will, as I said in answer to an earlier question, have full rights to examine the merger as it always does under statute.

Finally, I talk about other areas requiring legislative amendments, whether the Canadian Transportation Act or other regulatory changes, other conditions that we will impose on the carrier and will put in legislation.

Senator Kirby: Minister, since we will have the Competition Bureau before us tomorrow, I have just three short questions.

One of the alternatives outlined in the letter from the Competition Bureau is not covered in your statement or in the document you released today, and that is what they have called "modified sixth freedom" and what I think the rest of us would call quasi-cabotage. I mean going from one point in Canada to another by passing over a U.S. hub; in other words, using flights that already exist, you could, for example, take a United flight from Ottawa to Chicago and then a United flight from Chicago to Calgary and do it on a through-fair ticket. You did not comment on that in your document. Does that silence mean that that is an option that the committee should consider in the same way that we left on the table for consideration by the committee the domestic-only foreign-owned airline?

Mr. Collenette: We are not in favour of cabotage or quasi-cabotage until we get our industry in shape. Even then that would be a very tough public debate. While many theorists out

Canadiens, contrôlée par eux, et desservant toutes les régions à des prix raisonnables tout en pouvant se mesurer aux plus grosses et meilleures compagnies internationales.

Le sénateur Adams: Vous avez parlé du processus permettant de parvenir à ces objectifs. Pouvez-vous passer en revue avec nous les éléments clés du processus pour que les Canadiens soient bien convaincus que le gouvernement est parvenu à ces objectifs.

M. Collenette: Nous résumons en annexe la procédure que nous avons l'intention d'utiliser. Il s'agit d'une action en trois volets. D'une part, l'Office des transports du Canada doit examiner la question du transport. Comme je l'ai dit plus tôt, nous devons fournir à l'Office tous les documents et toutes les informations qu'il juge nécessaire pour prendre une décision sur le contrôle canadien.

Le sénateur Poulin: Est-ce que c'est en cours?

M. Collenette: Je crois comprendre que les offres sont en cours en ce moment même. Celle d'Onex est probablement déjà arrivée et celle d'Air Canada ne doit pas être loin derrière. Quoi qu'il en soit, quelle que soit la décision des actionnaires, s'ils décident de retenir l'une de ces offres, l'Office demandera à celui des deux qui l'emportera de soumettre les ententes. L'Office examinera ensuite ces ententes à la loupe pour déterminer précisément le contrôle canadien.

Le sénateur Poulin: Est-ce que cet office fonctionne indépendamment du gouvernement?

M. Collenette: Oui, c'est un organisme quasi judiciaire du gouvernement avec un conseil d'administration réglementaire

Il y a ensuite le Bureau de la concurrence qui, comme je l'ai dit plus tôt, est parfaitement libre d'examiner la fusion, ce qui est d'ailleurs un exercice exigé par la loi.

Enfin, il y a d'autres domaines qui exigeront des modifications législatives, qu'il s'agisse de la Loi sur les transports ou d'autres changements réglementaires, d'autres conditions que nous pourrions imposer au transporteur en employant des moyens législatifs.

Le sénateur Kirby: Monsieur le ministre, puisque nous entendrons les représentants du Bureau de la concurrence demain, je n'ai que trois brèves questions à vous poser.

Vous ne mentionnez pas dans votre déclaration ni dans le document que vous avez publié aujourd'hui l'une des solutions esquissées dans la lettre du Bureau de la concurrence: il s'agit de ce qu'ils appellent la «sixième liberté modifiée», ce que nous appellerions, nous, le quasi-cabotage. Il s'agit de la situation où l'on va d'un point du Canada à un autre en passant par une plaque tournante aux États-Unis; autrement dit, en prenant des vols qui existent déjà, on peut par exemple aller d'Ottawa à Chicago sur United, puis de Chicago à Calgary toujours sur United, avec un billet à tarif direct. Vous n'en parlez pas dans votre document. Ce silence signifie-t-il que le comité doit considérer cette option de la même manière que celle de la compagnie aérienne exclusivement intérieure sous contrôle étranger?

M. Collenette: Nous ne sommes pas favorables au cabotage ni au quasi-cabotage tant que notre industrie ne sera pas solidement établie. Même dans ce cas, cette question suscitera un débat public

there think that cabotage is the be all and end all to deal with this, the fact is that where it is practised in the Europe, Australia and other places, they do not have next door the huge elephant the United States, where United Airlines has 1,100 planes, American has 850 planes and then Delta and all the others underneath. The U.S. is much larger Canada. The cabotage question is a debate for another time. I do not think I will be minister at that point.

Senator Kirby: The recommendations in the Competition Bureau letter talk about ensuring that the non-dominant airlines are given access to adequate gates and adequate time slots and so on. Am I right in assuming that in order for the government or the CTA to have sufficient authority to be able to do that, it would require some form of legislative change? Now that the government no longer owns the airlines and does not control the airports, now that the airlines are owned by local air authorities, does the government have the authority to require those adequate gates and so on?

Mr. Collenette: We can do it on time slots, but on airport facilities it will have to be addressed.

Senator Kirby: You do it on time slots, but you cannot do it on gates, can you?

Mr. Collenette: Gates and other services must be negotiated. The deputy has been in touch with some of these authorities.

Senator Kirby: My real question is this: Is that a legislative change, or can you do it through some other mechanism?

Ms Bloodworth: At the moment, the minister does have the authority to regulate airport slots, although we have never chosen to do that.

On the facilities, there are two ways of achieving that end. The Competition Bureau will review any specific proposal and they could make it a condition of their approval that certain airport facilities be given up. That is a one-time thing, though. It may also be necessary to have some legislative backstop for the future.

The bureau can do very effective things at the moment of the transfer, but as the world changes it may be necessary to have legislation. In the document, we picked out predatory pricing and access to airports as key issues that would have to be addressed on a competitive basis and there may be a need for legislation in both of those.

Senator Kirby: You certainly need legislation on predatory pricing. There is no way you could deal with that issue under the current law.

Ms Bloodworth: Yes, and the Competition Bureau agrees.

Senator Kirby: Therefore, if you are going to change the act for one thing, you may as well change it for others.

approfondi. De nombreux théoriciens soutiennent que le cabotage est la solution incontournable. Néanmoins, les pays d'Europe, l'Australie ou d'autres pays qui pratiquent ce cabotage n'ont pas de l'autre côté de leurs frontières le gigantesque voisin que constituent les États-Unis, où l'on trouve United Airlines avec 1 100 avions, American avec 850 avions, et encore Delta et d'autres compagnies. Les États-Unis sont beaucoup plus gros que le Canada. La question du cabotage se posera plus tard. Je pense que je ne serai plus ministre à ce moment-là.

Le sénateur Kirby: Dans sa lettre, le Bureau de la concurrence recommande de donner aux compagnies aériennes non dominantes l'accès à suffisamment de portes et de créneaux, et cetera. Ai-je raison de penser que, pour donner au gouvernement ou à l'OTC les pouvoirs nécessaires, il faudrait modifier la loi? Maintenant que le gouvernement n'est plus propriétaire des compagnies aériennes et que les aéroports ne relèvent plus de lui, maintenant que les compagnies aériennes appartiennent à des pouvoirs locaux, le gouvernement a-t-il encore le pouvoir d'exiger qu'on fournisse ces créneaux, et cetera?

M. Collenette: Nous pouvons le faire pour les créneaux temporels, mais il faudra examiner la question des portes dans les aéroports.

Le sénateur Kirby: Vous pouvez le faire pour les créneaux temporels, mais pas pour les portes, n'est-ce pas?

M. Collenette: Pour les portes et les autres services, il faut négocier. Le sous-ministre a déjà communiqué avec certaines de ces autorités.

Le sénateur Kirby: Ce que je veux savoir, c'est s'il faut modifier la loi ou si l'on peut le faire par un autre moyen.

Mme Bloodworth: Le ministre a actuellement le pouvoir de réglementer les créneaux temporels dans les aéroports, bien que nous n'ayons jamais exercé ce pouvoir.

Pour ce qui est des installations, il y a deux façons d'agir. Le Bureau de la concurrence examinera toute proposition particulière et pourra stipuler qu'elle ne sera acceptée que moyennant l'accès à certaines installations aéroportuaires. Toutefois, il s'agira d'une décision à caractère unique. Il faudra peut-être aussi prévoir d'autres interventions législatives ultérieures.

Le Bureau peut agir de façon très efficace au moment du transfert, mais il faudra peut-être intervenir au niveau de la législation en fonction de l'évolution des choses. Dans le document, nous soulignons que les prix d'éviction et l'accès aux aéroports sont des questions clés qu'il faudra examiner dans l'optique de la concurrence et pour lesquelles il faudra peut-être prendre des mesures législatives.

Le sénateur Kirby: Il faudra certainement légiférer sur la question des prix d'éviction. La loi actuelle ne permet absolument pas d'intervenir sur ce point.

Mme Bloodworth: En effet, le Bureau de la concurrence en convient.

Le sénateur Kirby: Donc, si vous modifiez un aspect de la loi, autant modifier aussi les autres.

Ms Bloodworth: There are a number of suggestions on the other issues, some of which it may be possible to do as conditions. In fairness, for some they have not said definitively, "Yes, do this." Therefore, you might want to consider which are most effective.

Senator Kirby: Minister, I have a last question on timing. You have said that you want this committee and the House committee to report by November 26 so that you can table a bill in the House of Commons before Christmas. I understand that. However, in the section of your report on the restructuring process, you have two other steps, one being a CTA step and the other a Competition Bureau step. Accepting that time frames cannot be guaranteed, are you reasonably confident that those two steps can be completed on time? In fact, is that confidence reflected on page 12 of your report where you say that all three tracks will be conducted as expeditiously as possible with due regard to the financial health of the companies involved?

I assume that means that your hope is that Canadian Airlines will not fail because of the slowness of any one of the governmental processes. It may fail for other reasons, but is it correct that you do not want governmental slowness to be the cause of the failure?

Mr. Collenette: That is exactly correct. I believe that the CTA will have no problem dealing with their issue speedily, and I believe that the Competition Bureau knows that there is some degree of urgency in this and would probably be able to meet any time frame. I am sure you will ask the Competition Bureau that tomorrow and I will be interested to hear the answer.

Senator Kinsella: There are two weeks remaining in the duration of the current order. There are two private-sector proposals before the respective groups of shareholders, and the shareholders could well receive a second proposal from each of the principals associated with the two proposals before them. If that happens over the next 14 days, it will be quite a challenge for the shareholders to make their final judgment.

My fear is that the shareholders, pressured in this way, might conclude that that is not enough time for them to make that determination. If the order expires, the negotiations between certain major air carriers could not continue outside of the normal regulations.

If the shareholders reject the two present proposals, are you not in the same position that you were in on August 13 as far as apprehending an extraordinary disruption, which the Order in Council describes as "imminent"? Is that disruption that was apprehended on August 13 less or more imminent today? What will happen if there is no take-up by the shareholders of the current proposals or of enriched proposals?

Mme Bloodworth: Il y a d'autres suggestions en ce qui concerne les autres points, et dans certains cas il pourrait être possible de les imposer en tant que conditions. Très franchement, dans certains cas, on n'a pas encore répondu catégoriquement: «Oui, faites cela». Par conséquent, il faut peut-être voir ce qui est le plus efficace.

Le sénateur Kirby: Monsieur le ministre, j'ai une dernière question qui concerne le calendrier. Vous avez dit que vous souhaitiez que notre comité et le comité de la Chambre remettent leurs rapports avant le 26 novembre pour que vous puissiez déposer un projet de loi à la Chambre des communes avant Noël. Je le comprends. Toutefois, dans la partie de votre rapport qui traite de la restructuration, vous avez deux autres étapes, celle de l'OTC et celle du Bureau de la concurrence. Sachant que les calendriers ne peuvent pas être garantis, êtes-vous tout de même convaincu de pouvoir en terminer à temps avec ces deux étapes? En fait, est-ce bien cette conviction que vous manifestez à la page 12 de votre rapport lorsque vous dites que les trois procédures seront menées le plus rapidement possible pour tenir compte de la santé financière des entreprises concernées?

Je suppose que cela veut dire que vous espérez que Canadien ne se trouvera pas en faillite à cause de la lenteur d'une des démarches gouvernementales. Cette compagnie fera peut-être faillite pour d'autres raisons, mais est-il bien exact que vous ne voulez pas que la lenteur du gouvernement soit la cause de cette faillite?

M. Collenette: Tout à fait. Je crois que l'OTC n'aura pas de difficulté à s'occuper rapidement de l'aspect de la question qui le concerne, et je pense que le Bureau de la concurrence est bien conscient de l'urgence de la situation et sera probablement prêt à respecter un calendrier serré. Je suis sûr que vous allez poser la question au Bureau de la concurrence demain, et je serais intéressé de connaître leur réponse.

Le sénateur Kinsella: Le décret actuel est encore EN vigueur pour deux semaines. Deux propositions ont déjà été soumises aux actionnaires respectifs par des représentants du secteur privé, et ces actionnaires pourraient fort bien recevoir une deuxième proposition de la part des groupes qui ont fait les premières. Si cela se produit au cours des 14 prochains jours, ce ne sera pas une partie de plaisir pour les actionnaires de prendre leur décision finale.

Ce que je crains, c'est que les actionnaires, si l'on met la pression sur eux de cette manière, se disent qu'ils n'ont pas le temps voulu pour se prononcer. Si le décret vient à expiration, les négociations entre certains grands transporteurs aériens ne pourront pas se poursuivre en marge de la réglementation normale.

Si les actionnaires rejettent les deux propositions actuelles, ne retrouvez-vous pas dans la même situation que le 13 août, confronté à un bouleversement extraordinaire qualifié d'imminent dans le décret? Ce bouleversement que l'on craignait le 13 août est-il plus ou moins imminent aujourd'hui? Que se passerait-il si les actionnaires n'acceptent pas les propositions actuelles ou les suivantes?

Mr. Collenette: I do not want to speculate too much but, as I said to Senator Forrestall, in terms of the imminent disruption, the conditions under which we issued section 47 are, in our view, at least as applicable today, and obviously steps would have to be taken to deal with that situation.

Senator Kinsella: Would you not therefore keep in your arsenal of options the option of looking at issuing a second order?

Mr. Collenette: For what purpose, senator?

Senator Kinsella: For the same purpose that the order was issued on August 13.

Mr. Collenette: We have received proposals.

Senator Kinsella: And you might receive more proposals.

Mr. Collenette: Events may overtake us.

Senator Kinsella: Going back to the legislative timeline, minister, you said that you would like to introduce the legislation before Christmas. When could you reasonably expect the envisaged legislation to be adopted by both houses of Parliament?

Mr. Collenette: It is very important that we show our intent in this restructuring process; that is why we would introduce a bill before the recess. Obviously, we like Parliament to deal with matters expeditiously, but when changing laws we must be sure that we are comfortable and that amendments are thoroughly considered. There would be some latitude when the House of Commons and the Senate reconvened after the Christmas break to deal with this in an acceptable way. From a legal and a policy point of view, we must show our intent.

Senator Kinsella: Our colleague Senator Poulin raised the point that in the communities in our regions there is great concern among all the sectors — the employees, the local airport authorities, and the travelling public. Given that concern is so deep and worry so real across the country, do you think that between now and November 26 this committee and the committee of the other place ought to travel to hear directly from the people? Considering the pressing time, if a division of labour could be worked out between the two houses, do you think it would be worthwhile?

Senator Kirby: The next question, of course, will deal with whether you will support an application for Supplementary Estimates for the Senate committee to travel.

Mr. Collenette: I have been assailed for many things in this process and I do not intend to be assailed for telling the Senate committee what it can and cannot do. You must sort that out yourselves.

Senator Forrestall: As you are aware, minister, safety is very important to members of this committee. We are about to issue a report of 70 pages or 80 pages on safety in air transportation.

M. Collenette: Je ne souhaite pas spéculer, mais comme je l'ai dit au sénateur Forrestall, pour ce qui est de cette menace imminente de bouleversement, les conditions dans lesquelles nous avons invoqué l'article 47 existent de notre avis tout autant aujourd'hui, et il est évident qu'il faudrait prendre des mesures en fonction de cette situation.

Le sénateur Kinsella: Dans ce cas, avez-vous dans votre arsenal l'option d'un deuxième décret?

M. Collenette: Pour quoi faire, sénateur?

Le sénateur Kinsella: Pour faire la même chose que ce que vous avez fait avec le décret du 13 août.

M. Collenette: Nous avons eu des propositions.

Le sénateur Kinsella: Vous allez peut-être en avoir d'autres.

M. Collenette: Ce sont peut-être les événements qui vont trancher.

Le sénateur Kinsella: Pour en revenir au calendrier législatif, monsieur le ministre, vous dites que vous voulez présenter le projet de loi avant Noël. À votre avis, quand les deux Chambres pourraient-elles raisonnablement adopter ce projet de loi?

M. Collenette: Il est très important que nous montrions bien notre volonté de mener à bien ce processus de restructuration, et c'est pour cela que nous présenterions le projet de loi avant l'ajournement de Noël. Il est évident que nous aimons toujours que le Parlement agisse rapidement, mais quand il s'agit de modifier des lois, il faut veiller à ne pas bousculer les choses et à étudier soigneusement les modifications proposées. La Chambre des communes et le Sénat auraient donc une certaine marge de manoeuvre pour étudier correctement la question après l'ajournement de Noël. Mais du point de vue juridique et du point de vue des politiques, il importe que nous montrions notre détermination.

Le sénateur Kinsella: Notre collègue sénateur Poulin a parlé de l'inquiétude omniprésente dans tous les secteurs des collectivités de nos régions, les employés, les autorités aéroportuaires locales et les voyageurs. Puisque l'on constate de telles préoccupations et de telles angoisses dans tout le pays, ne pensez-vous pas que notre comité et le comité de l'autre endroit devraient voyager pour aller écouter les gens sur place entre maintenant et le 26 novembre? Comme le temps presse, pensez-vous que l'on pourrait répartir ce travail entre les deux Chambres?

Le sénateur Kirby: La question suivante, naturellement, sera de savoir si vous appuieriez une demande de budget supplémentaire pour permettre au comité du Sénat de voyager.

M. Collenette: On s'en est pris à moi pour bien des choses déjà dans toute cette affaire, et je n'ai pas l'intention de laisser le Sénat s'en prendre à moi parce que j'aurais voulu dire à son comité ce qu'il peut ou ne peut pas faire. À vous de régler cela vous-mêmes.

Le sénateur Forrestall: Comme vous le savez, monsieur le ministre, les membres de notre comité accordent beaucoup d'importance à la sécurité. Nous sommes sur le point de publier un rapport de 70 ou 80 pages sur la sécurité des transports aériens.

I am bolstered by the revelations of very prominent experts that Kapton wiring does indeed fray, causing arcing, which creates heat, which creates fire, which takes lives in the air. We have reason to believe that the harnesses in the 15 or 20 DC9s that Air Canada has and is proposing to use in light air operations out of Hamilton are wrapped in this material. The United States military had banned this material from all aircraft built in the last two or three years. Both our military aircraft and a large segment of our commercial aircraft contain this danger.

Will safety be considered in this merger? If, as you have said, safety will not be compromised, how do you propose to deal with this, which will be a direct outcome of a merger?

Mr. Collenette: Sorry, by "this" are you referring to safety or to Kapton wiring?

Senator Forrestall: Well, both really. I think the two are synonymous now.

Mr. Collenette: The safety regime that we have now, with the oversight, is second to none. We really do a bang-up job and we are recognized for it worldwide. We will not compromise an inch on safety, whatever the airline structure is, whatever the dominant carrier is and whatever the regime is for regional service.

On the issue of Kapton wiring, we are following this closely since it came to prominence as a result of the Swissair crash. It is true that there are aircraft in Canada with Kapton wiring. The view of our officials is that Kapton wiring itself does not mean that there is a safety hazard. It depends on the maintenance schedules and the kinds of maintenance techniques that are used when it is in place. We are monitoring this closely to ensure that the advice that we now give and the procedures that we now follow specifically with any aircraft with Kapton wiring are not in any way impacted by further revelations coming from the Swissair investigation. As you know, we have a very close relationship with the Transportation Safety Board, which is leading this investigation. We are fortunate to have the TSB as our Canadian agency. We are working closely with it and we are looking at that particular issue as it unfolds.

Senator Forrestall: I am tempted to put the question to you directly. Does the government consider it to be a hazard? And if it does consider it to be a hazard, will it allow the use of these aircraft, some 19 or 20 of them, in the establishment of the new airline?

Mr. Collenette: My previous answer really covers it as comprehensively as I should like at this point in time. We will certainly monitor the findings of the ongoing Swissair investigation, but we have no problem in saying that the Canadian safety regime applying to aviation is extremely good and that Canadians should not worry.

Selon des experts éminents, le câblage de kapton s'effiloche, ce qui provoque des arcs qui dégagent de la chaleur, qui elle-même déclenche des incendies, ce qui entraîne des pertes de vies dans les airs. Nous avons de bonnes raisons de penser que les faisceaux utilisés dans les 15 ou 20 DC9 qu'Air Canada utilise ou envisage d'utiliser pour ses services aériens secondaires à Hamilton ont une gaine en kapton. L'armée américaine l'interdit dans tous les avions construits depuis deux ou trois ans. Ce danger existe toutefois aussi bien dans nos avions militaires que dans une bonne partie de nos avions commerciaux.

Va-t-on s'occuper de sécurité lors de cette fusion? Si, comme vous l'avez dit, il n'est pas question de compromettre la sécurité, comment pensez-vous régler ce problème qui va être l'une des conséquences directes d'une fusion?

M. Collenette: Excusez-moi, quand vous parlez de «ce problème», vous parlez de la sécurité ou des gaines en kapton?

Le sénateur Forrestall: Les deux. Je pense que les deux sont synonymes.

M. Collenette: En matière de sécurité, nos contrôles sont vraiment ce qu'il y a de mieux. Nous faisons un travail de premier ordre qui est reconnu dans le monde entier. Il n'est pas question de faire le moindre compromis sur la sécurité, quelle que soit la structure de la compagnie aérienne, quel que soit le transporteur dominant et quelle que soit la formule de service régional.

Pour ce qui est des gaines en kapton, nous examinons la question de très près depuis qu'elle a été mise en évidence lors de l'écrasement de l'avion de la Swissair. Il est vrai que nous avons au Canada des aéronefs avec des gaines en kapton. D'après les autorités, ces gaines ne constituent pas elles-mêmes une menace pour la sécurité. Tout dépend des programmes d'entretien et des techniques de maintenance utilisées. Nous suivons cette question de très près pour les cas où d'autres révélations découlant de l'enquête sur l'écrasement de l'avion de la Swissair devraient entraîner des conséquences au niveau des conseils fournis actuellement et des procédures que nous utilisons pour l'entretien des avions utilisant des faisceaux gainés de kapton. Comme vous le savez, nous avons des liens très étroits avec le Bureau de la sécurité des transports du Canada qui dirige cette enquête. Nous avons la chance de pouvoir nous appuyer sur ce bureau. Nous collaborons étroitement avec lui pour suivre de près l'évolution de la situation.

Le sénateur Forrestall: J'ai envie de vous le demander directement. Le gouvernement pense-t-il que cela constitue un danger? Et dans l'affirmative, autorisera-t-il l'utilisation de ces 19 ou 20 avions par la nouvelle compagnie aérienne?

M. Collenette: Je pense que la réponse que je viens de vous donner est aussi complète que possible pour l'instant. Nous allons suivre de près les constatations de l'enquête sur l'avion de la Swissair, mais nous pouvons affirmer sans hésiter que les régimes de sécurité appliqués à l'industrie aéronautique canadienne sont extrêmement bons et que les Canadiens n'ont aucune inquiétude à se faire.

Senator Forrestall: I have one final question, because I am one of those with a conflict of interest. Is there any way you can do better than \$2 a share for my interest in Canadian Airlines?

Mr. Collenette: Next question.

[Translation]

Senator Poulin: My question deals with our raison d'être and our interest as members of the committee. I am happy to see that you want the committee on transport and communications to go to Sudbury.

[English]

But when we look at the cost of travelling to certain regions of the country, we can see how expensive it is. It costs close to \$1,000 for me to travel between my dedicated region and Ottawa.

Senator Spivak: And you are close.

Senator Poulin: And I am close. Senator Fairbairn, for instance, would pay what, on average, to travel to Lethbridge — about \$3,000?

Senator Fairbairn: Yes.

Senator Poulin: With the review of the whole industry that you are doing now, do you think that you will be able to make regional travel more accessible? I am thinking of all the business people in Northern Ontario and in other parts of the country.

Mr. Collenette: There are specifics on price in the document that will try to address those issues, because I think it is a valid point.

The situation you describe is similar to the one I face as a member of the House of Commons. We generally travel full fare, economy or business class, and you pay the premium. However, 90 per cent of all trips in Canada are on what are called, I think, excursion fares, the cheaper fares. I know in the House of Commons there is a program to encourage members to do advance bookings, and you can often get those fares down but it does not always work; it depends, obviously, on the schedule of commitments that you have. It is the same for business people. We will be attentive to this as the process unfolds but we would like to ensure that we keep the existing regimes for excursion fares with advance booking, because many people do not mind travelling in the middle of the night or staying over on certain days. We will also try to keep seat sales as well. It is six of one and half a dozen of the other. The airline companies would argue that they need to get the full fare out of business travellers to give them the ability to subsidize seat sales and excursion fares. However, the whole issue of price must be very closely regarded by this proposal.

Senator Spivak: I have a short question. As you know, minister, both the European Union Commission in Brussels and the Americans are doing a merger review of what is happening here. What impact will that have? Will you be able to come out

Le sénateur Forrestall: J'ai une dernière question parce que je suis l'un de ceux qui ont un conflit d'intérêts. Est-ce qu'il y a moyen d'avoir plus que 2 \$ par action dans les Lignes aériennes Canadien?

M. Collenette: Au suivant.

[Français]

Le sénateur Poulin: Ma question touche notre raison d'être et notre intérêt en tant que membres du comité. Je suis contente de voir que vous voulez que le comité des transports et des communications aille à Sudbury.

[Traduction]

Mais lorsqu'on voit le coût des voyages par avion dans certaines régions du pays, on constate à quel point c'est cher. Il m'en coûte près de 1 000 \$ pour me rendre de ma région à Ottawa.

Le sénateur Spivak: Et ce n'est pas loin.

Le sénateur Poulin: En effet. Le sénateur Fairbairn, par exemple, paie combien, en moyenne, pour se rendre à Lethbridge — environ 3 000 \$?

Le sénateur Fairbairn: Oui.

Le sénateur Poulin: Étant donné que vous avez entrepris d'étudier toute cette industrie, serez-vous en mesure de rendre les voyages par avion en région plus abordables? Je songe à tous ces gens d'affaires du Nord de l'Ontario et d'autres régions éloignées du pays.

M. Collenette: Il y a des détails sur les prix dans le document qui traite de ces questions, parce que je pense que c'est une interrogation légitime.

La situation que vous décrivez est semblable à celle que je vis en ma qualité de député à la Chambre des communes. Nous voyageons généralement à plein tarif, classe économique ou affaire, et l'on paie le maximum. Cependant, 90 p. 100 de tous les voyages en avion au Canada sont au tarif qu'on appelle, je crois, excursion, soit le tarif le plus économique. Je sais qu'à la Chambre des communes, il existe un programme qui encourage les députés à faire des réservations à l'avance, et l'on peut souvent avoir un tarif plus avantageux, mais ça ne marche pas toujours; tout dépend évidemment des obligations que vous avez. C'est la même chose pour les gens d'affaires. Nous allons suivre cela de près dans le cadre de notre étude, mais nous voulons nous assurer de conserver le régime existant pour le tarif excursion avec réservation à l'avance, parce que beaucoup de gens acceptent de voyager au milieu de la nuit ou d'adapter leur séjour. Nous voulons aussi conserver les soldes de places. Le verre est à moitié plein ou à moitié vide. Les lignes aériennes font valoir qu'elles ont besoin d'exiger le tarif complet de ceux qui se déplacent par affaire afin de subventionner les soldes de places et le plein tarif excursion. Cependant, toute la question des prix doit faire l'objet d'un examen minutieux dans le cadre de cette proposition.

Le sénateur Spivak: J'ai une petite question. Comme vous savez, monsieur le ministre, la Commission de l'Union européenne à Bruxelles et les Américains observent la fusion qui se prépare ici. Quel effet cela aura-t-il? Pourrez-vous faire valoir

with contrary positions? How are you looking forward to resolving or dealing with those issues? They, of course, have control of time slots and landing positions in the major cities that both Canadian Airlines and Air Canada travel to.

Ms Bloodworth: It is true, senator, that both are looking at the merger. They are looking at it for specific reasons, not the bigger picture, if I can put it that way. As we understand it, the EU is interested particularly in slots at Heathrow, and I think that to date they have looked only at the Onex deal because Onex went to them. Their concern was that under that proposal, much of the access between Canada and Heathrow would be controlled by one alliance. Their concern is solely related to slots at Heathrow. Should that proposal come forward, it may be that some of those slots should be given up, but our concern as the Canadian government would be to ensure that those slots remain with Canadian carriers and not go to other EU carriers who might well want those slots.

The Americans are looking specifically with respect to the anti-trust immunity that is on transborder alliances. In the end, the Americans will decide whether they are prepared to grant anti-trust immunity in whatever the new regime is.

Senator Spivak: Am I correct that the merger between British Airways and American Airlines was disallowed because they would have had to give up too many landing time slots?

Ms Bloodworth: It was not a merger. It had to do with the alliance. You are correct that as we have looked at slots, the EU is also looking at the slots at Heathrow.

Senator Spivak: I am suggesting that that deal did not go ahead then because of the tremendous cost. Is that being factored in here?

Ms Bloodworth: Certain elements did, but not the whole deal. Because the EU has some concerns with Heathrow, it may well be that any proposal that comes together would contain conditions that would resolve those concerns. What we would be concerned with is to ensure that the Canadian carriers as a whole retain as much access to Heathrow as they have now.

Mr. Collenette: There is a little bit of European politics in here, senator. The EU, I think, would love to use this as a pretext to grab Canadian slots for other carriers, and we will fight hard to maintain Canada's share of the slots at Heathrow.

Senator Spivak: We may fight hard, but we may not be successful. Then what?

Mr. Collenette: Canadian law does not cover slot positions.

une position contraire? Comment envisagez-vous de régler ces questions? Européens et Américains ont bien sûr des créneaux et des positions d'atterrissage dans les grandes villes que desservent Canadien et Air Canada.

Mme Bloodworth: Il est vrai, sénateur, qu'Européens et Américains suivent le dossier de la fusion. Ils le font pour des raisons précises, mais sans tenir compte de l'ensemble de la situation, si je peux dire. D'après ce que nous savons, l'Union européenne s'intéresse particulièrement aux créneaux de Heathrow, et je pense qu'elle n'a examiné à ce jour que la proposition d'Onex parce qu'Onex s'est adressée à elle. Ce qui les inquiète dans cette proposition, c'est que l'essentiel du trafic entre le Canada et Heathrow sera contrôlé par une seule alliance. L'Union européenne ne se préoccupe que des créneaux de Heathrow. Si Onex a gain de cause, il se peut que les transporteurs doivent renoncer à certains créneaux, mais le gouvernement canadien tient à ce que ces créneaux demeurent entre les mains de transporteurs canadiens et ne soient pas cédés à des transporteurs de l'Union européenne qui les convoitent.

Les Américains étudient la situation strictement dans l'optique de l'immunité dont profitent les alliances transnationales relativement aux pratiques restrictives. Au bout du compte, les Américains décideront s'ils veulent accorder ou non l'immunité antitrust dans ce nouveau régime, quel qu'il soit.

Le sénateur Spivak: Ai-je raison de croire que la fusion entre British Airways et American Airlines n'a pas été autorisée parce qu'il aurait fallu renoncer à trop de créneaux d'atterrissage?

Mme Bloodworth: Ce n'était pas une fusion, c'était en rapport avec l'alliance. Vous avez raison de dire que, tout comme nous nous sommes intéressés aux créneaux temporels, l'Union européenne examine également les créneaux à l'aéroport Heathrow.

Le sénateur Spivak: Je pense que cette entente n'est pas allée de l'avant parce que cela aurait coûté extrêmement cher. Est-ce que l'on en a tenu compte ici?

Mme Bloodworth: Pour certains éléments, oui, mais pas pour toute l'entente. Étant donné que l'Union européenne avait certaines préoccupations relativement à Heathrow, il est possible qu'une proposition éventuelle renferme des conditions visant à résoudre ces problèmes. Ce qui nous préoccuperait, ce serait de nous assurer que l'ensemble des transporteurs canadiens aient le même accès à l'aéroport de Heathrow qu'à l'heure actuelle.

M. Collenette: Il y a un peu de politique européenne qui entre en jeu en l'occurrence, sénateur. L'Union européenne, à mon sens, aimerait beaucoup user de ce prétexte pour faire main basse sur les créneaux que détiennent les compagnies canadiennes afin de les donner à d'autres transporteurs, et nous nous battons bec et ongles pour préserver notre part des créneaux à l'aéroport de Heathrow.

Le sénateur Spivak: Mais tous nos efforts seront peut-être vains. Que se passera-t-il ensuite?

M. Collenette: La législation canadienne ne porte pas sur l'attribution des créneaux.

Senator Callbeck: I have a supplementary question with regard to the slots. I am thinking of Charlottetown and Prince Edward Island.

Mr. Collette: Is there a slot problem at Charlottetown?

Senator Callbeck: The airport authorities there get most of their income from the airlines that come in there. If we have a merger, those airport authorities will have their income reduced significantly. From where will they pick up that money?

Mr. Collette: Officials from the airport authorities and NAV CANADA acknowledge that there will be a short-term dip in revenues because of the reduced capacity, but they believe that the rationalization will quickly produce more flights and that their revenues will rise.

Ms Bloodworth: It is important to remember that there will not be fewer people travelling. The same number of people will travel. Some airport authorities are concerned about a reduced income, as the minister said, but that is in the short term. We have not heard an overwhelming concern that it is a longer-term problem. They seem to see it as short-term dip, and then it will go up again.

Senator Callbeck: What if it does not?

Ms Bloodworth: The Government of Canada continues to own the 28 airport authorities, including Charlottetown, and, as part of the national airport policy, has said that those airports will continue to exist. No change in that regard is being contemplated.

Senator De Bané: Mr. Minister, you have published a document entitled "A Policy Framework for Airline Restructuring in Canada." In that document, you outline the major consequences of having one dominant carrier in our country. You say that it is in our interest to have one strong economic company that would fulfil all those needs, with the government establishing the framework.

That being said, do you have any views on the relative merits of the two proposals currently in play?

Mr. Collette: I have no comment on those proposals at all. That is for the shareholders to decide. These are business propositions that affect two publicly traded companies. It is up to them to decide what arrangement makes financial and organizational sense. If one of them does and it comes to us, then we must ensure that it makes political sense and that the public interest is protected.

Senator De Bané: You say the first step should be totally in the hands of the private sector, the shareholders, and that after that the government will come in to assess if the big public interest is looked after. Is that really the most effective way of approaching the issue?

Senator Spivak: Is that the Liberal way?

Le sénateur Callbeck: J'ai une question supplémentaire concernant les créneaux. Je pense à Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Collette: Y a-t-il un problème de créneaux à Charlottetown?

Le sénateur Callbeck: Les autorités aéroportuaires reçoivent la plupart de leurs revenus des compagnies aériennes qui utilisent l'aéroport. En cas de fusion, ces revenus vont diminuer considérablement. Comment l'aéroport pourra-t-il récupérer ce manque à gagner?

M. Collette: Les responsables des administrations aéroportuaires et de NAV CANADA reconnaissent qu'il y aura à court terme des baisses des recettes dues à la diminution de la capacité, mais ils sont convaincus que la rationalisation débouchera rapidement sur une augmentation des vols et que leurs recettes augmenteront en conséquence.

Mme Bloodworth: Il importe de se rappeler que le nombre de voyageurs ne va pas diminuer. Il y aura autant de gens qui prendront l'avion. Certaines administrations aéroportuaires craignent une diminution de leurs revenus, comme l'a dit le ministre, mais cela se fera à court terme. Nous n'avons pas entendu énormément de gens exprimer des inquiétudes pour le long terme. Tout le monde s'attend à une diminution à court terme, mais les choses reprendront ensuite.

Le sénateur Callbeck: Et si ce n'est pas le cas?

Mme Bloodworth: Le gouvernement du Canada continue d'être propriétaire des 28 administrations aéroportuaires, y compris celle de Charlottetown, et dans le cadre de la politique nationale des aéroports, il a déclaré que ces aéroports resteront en activité. Aucun changement à cet égard n'est prévu.

Le sénateur De Bané: Monsieur le ministre, vous avez publié un document intitulé «Politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada». Dans ce document, vous parlez des graves conséquences que présente l'existence d'un transporteur aérien dominant dans notre pays. Vous dites qu'il est dans notre intérêt d'avoir une compagnie aérienne solide du point de vue économique qui réponde à ces besoins, et que le gouvernement établisse le cadre dans lequel elle sera exploitée.

Cela dit, avez-vous une opinion sur les avantages relatifs des deux propositions qui ont été faites?

M. Collette: Je n'ai aucune observation à faire au sujet de ces propositions, car c'est aux actionnaires d'en décider. Ce sont des propositions d'ordre commercial qui concernent deux compagnies cotées en bourse. C'est aux actionnaires de décider laquelle des offres est la plus logique du point de vue financier et de l'organisation. Si une des propositions est retenue et qu'elle nous est soumise, nous devons faire en sorte qu'elle se tienne du point de vue politique et que l'intérêt public soit protégé.

Le sénateur De Bané: Vous dites que la première étape du processus incombe entièrement au secteur privé, c'est-à-dire aux actionnaires, et que par la suite le gouvernement sera appelé à intervenir pour évaluer la question de l'intérêt public en général. Est-ce vraiment la façon la plus efficace d'aborder le problème?

Le sénateur Spivak: Est-ce la façon libérale d'agir?

Mr. Collenette: Senator, many people use your line of reasoning because they feel that there is a relationship between what is going on now and the way the government looked at the banks. There is no relationship. The six banks were doing well, and they wanted to merge in order to have greater efficiencies and to compete on a world scale. We are looking at two national carriers where one is failing very fast and the other has underperformed financially in the industry worldwide. The circumstances are different.

We do not have the luxury of the time that we had to deal with the bank merger reviews, and that is why we followed this process. However, that is the whole point of coming today and outlining a framework that will help the airline companies understand what the environment will be and help the shareholders understand what the environment will be should they take a certain course of action.

Senator De Bané: The point with which I respectfully beg to differ, Mr. Minister, is that in your document about the policy framework you explain very clearly that we cannot overestimate all the implications of having one dominant player. Many problems will need to be resolved, and government will not remain passive. It will deal with them, and you give here the broad principles. On that, I fully agree with you. However, I respectfully beg to differ when you say, "Let us have these private shareholders first express their preferences, and then we will be governed by their preferred options and will have to deal with those."

I will give you a comparison. Mr. Firestone decided that he would like to have a stadium for the Senators in the west end because he happened to have a piece of land there. The different public authorities had to deal with that. They asked, "Will we allow rezoning of that piece of property?" However, we were stuck with his preferred option. Now, we are stuck for another 100 years to 200 years with a stadium that does not serve the people of the other side of the river. We were stuck with his option. He decided the rules of the game, and now we have a stadium that does not make sense from an urban planning point of view. That sports centre is not where it should be.

Here you say, "Let us have them decide which of the two options. I as minister have no preference with regard to the two very different options. Then we will come with our own policy framework to ensure that the one preferred by the shareholders is congruent with government public interest."

I am not sure, Mr. Minister, that that is the best way to approach a sector that is fundamental for a country that has six time zones and that is larger than the 33 countries of Europe.

The Chairman: Is that a question or a comment?

Senator De Bané: I am putting to the minister, whom I respect very much, my views.

Mr. Collenette: Senator De Bané, give us the alternatives if you do not like the present process. We have looked at them, and they are not pleasant.

M. Collenette: Sénateur, bien des gens invoquent votre raisonnement car ils estiment qu'il y a un lien entre la situation actuelle et ce qu'a fait le gouvernement dans le cas des banques. Cela n'a rien à voir. Tout allait bien pour les six banques qui voulaient se fusionner afin de disposer de plus grandes efficacités et d'être plus concurrentielles à l'échelle mondiale. En l'occurrence, il y a deux transporteurs nationaux dont l'un se dirige rapidement vers la faillite et l'autre donne un rendement financier insatisfaisant dans cette industrie planétaire. Les circonstances sont bien différentes.

Nous n'avons pas le temps dont nous avons disposé pour nous pencher sur la fusion des banques et c'est pour cette raison que nous avons choisi ce processus. Je suis venu témoigner aujourd'hui et décrire la situation afin d'aider les sociétés aériennes et les actionnaires à bien comprendre les conséquences de leurs décisions, quelles qu'elles soient.

Le sénateur De Bané: Sauf votre respect, monsieur le ministre, je me dois de vous contredire; dans votre document de politique-cadre, vous expliquez très clairement qu'on ne saurait surestimer les conséquences de la présence d'un joueur dominant. Il faudra régler bien des problèmes, et le gouvernement ne restera pas passif. Il s'attaquera aux problèmes selon les grands principes que vous avez énoncés. Là-dessus, je suis entièrement d'accord avec vous. Toutefois, je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites: «Laissons les actionnaires exprimer leurs préférences; nous nous laisserons guider par ces préférences et tenterons d'en tenir compte.»

Permettez-moi une comparaison. M. Firestone a décidé que les sénateurs auraient un stade dans l'ouest de la ville car il y avait un terrain. Les autorités compétentes ont dû tenir compte de sa préférence. Elles se sont demandé si elles devraient permettre le rezonage de ce terrain. Elles ont néanmoins dû tenir compte de sa préférence. Nous avons maintenant, pour les 100 ou 200 prochaines années, un stade qui ne sert à rien à ceux qui habitent sur l'autre rive. Nous avons dû composer avec ce choix. M. Firestone a établi les règles du jeu, et nous avons maintenant un stade dans un emplacement tout à fait illogique du point de vue de l'urbanisme. Ce centre sportif n'est pas où il devrait être.

Vous nous dites: «Laissons les actionnaires choisir entre les deux options. Moi, comme ministre, je n'ai pas de préférence. Nous examinerons ensuite l'option choisie par les actionnaires pour déterminer si elle est conforme à notre politique-cadre et, partant, à l'intérêt public».

Je ne suis pas certain, monsieur le ministre, que ce soit la meilleure façon d'aborder cette question qui est fondamentale pour un pays comptant six fuseaux horaires et d'une superficie supérieure à celle de 33 pays d'Europe.

La présidente: Est-ce une question ou une observation?

Le sénateur De Bané: Je donne mon point de vue au ministre, que je respecte beaucoup.

M. Collenette: Sénateur De Bané, si le processus actuel vous déplaît, présentez-nous d'autres solutions. Nous en avons examiné d'autres, et elles n'étaient pas très attrayantes.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, and members of the committee.

The committee adjourned.

La présidente: Merci, monsieur le ministre, et mesdames et messieurs les membres du comité.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport. L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports.

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Margaret Bloodworth, Deputy Minister;
Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy.

De Transports Canada:

Margaret Bloodworth, sous-ministre;
Louis Ranger, sous-ministre adjoint, Politiques.



Second Session
Thirty-sixth Parliament, 1999

Deuxième session de la
trente-sixième législature, 1999

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Wednesday, October 27, 1999

Le mercredi 27 octobre 1999

Issue No. 2

Fascicule n° 2

Second meeting on:
The order in council authorizing certain major air
carriers and persons to negotiate and enter into any
conditional agreement

Deuxième réunion concernant:
Le décret autorisant certains transporteurs aériens
majeurs et certaines personnes à négocier et à
conclure toute entente conditionnelle

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Losier-Cool
* Boudreau, P.C. (or Hays)	* Lynch-Staunton (or Kinsella)
Fairbairn, P.C.	Maheu
Johnson	Poulin
Kirby	Roberge
LeBreton	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Fairbairn substituted for that of the Honourable Senator De Bané (*October 27, 1999*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Losier-Cool
* Boudreau, c.p. (ou Hays)	* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
Fairbairn, c.p.	Maheu
Johnson	Poulin
Kirby	Roberge
LeBreton	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn substitué à celui de l'honorable sénateur De Bané (*le 27 octobre 1999*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, October 27, 1999

(3)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:35 p.m., in Room 505, Victoria Building, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams; Bacon, De Bané, P.C., Fairbairn, P.C., Forrestall, Johnson, Kirby, LeBreton, Losier-Cool, Maheu, Poulin, Roberge and Spivak (13).

Other senator present: The Honourable Senator Kinsella (1).

In attendance: Martin Brennan and Keith Miller, special advisors to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

From the Consumer Association of Canada:

Gail Lacombe, President;

Jennifer Hillard, Vice-President, Issues and Policy.

From the Air Transport Association of Canada:

Cliff Mackay, President and Chief Executive Officer;

Les Aalders, Vice-President, Engineering and Maintenance.

From the Air Line Pilots Association, International:

Captain Michael Lynch, President, Canada Board;

Captain Steve Linthwaite, Master Executive Council Chairman, Air Ontario;

Captain Bruce McConchie, Master Executive Council Chairman, Canadian Airlines.

From Transport 2000:

Harry Gow, President;

Michael Janigan, Executive Director, Public Interest, Advocacy Centre;

Andrew Reddick, Director of Research;

Peter Bleyer, Executive Director, The Council of Canadians;

David L. Jeanes, Canadian Association of Airline passengers.

From the Competition Bureau (Industry Canada):

Konrad von Finckenstein, Commissioner of Competition;

Raymond Pierce, Deputy Commissioner of Competition;

Richard Annan, Commerce Officer;

Richard Elliott, Commerce Officer.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 14, 1999, the committee proceeded to study the order laid before the Senate on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, pursuant to subsection 47(5) of the Canada

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 27 octobre 1999

(3)

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 35, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, De Bané, c.p., Fairbairn, c.p., Forrestall, Johnson, Kirby, LeBreton, Losier-Cool, Maheu, Poulin, Roberge et Spivak (13).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Kinsella (1).

Également présents: Martin Brennan et Keith Miller, conseillers spéciaux du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

De l'Association des consommateurs du Canada:

Gail Lacombe, présidente;

Jennifer Hillard, vice-présidente, Problèmes et politique.

De l'Association du transport aérien du Canada:

Cliff Mackay, président-directeur général;

Les Aalders, vice-président, Ingénierie et maintenance.

De l'Association internationale des pilotes de ligne:

Le capitaine Michael Lynch, président, Conseil d'administration du Canada;

Le capitaine Steve Linthwaite, président du Conseil exécutif supérieur, Air Ontario;

Le capitaine Bruce McConchie, président du Conseil exécutif supérieur, Lignes aériennes Canadien.

De Transports 2000:

Harry Gow, président;

Michael Janigan, directeur général, Centre pour la défense de l'intérêt public;

Andrew Reddick, directeur de la recherche;

Peter Bleyer, directeur exécutif, Conseil des Canadiens;

David L. Jeanes, Canadian Association of Airline Passengers.

Du Bureau de la concurrence (Industrie Canada):

Konrad von Finckenstein, commissaire à la concurrence;

Raymond Pierce, sous-commissaire de la concurrence;

Richard Annan, agent de commerce;

Richard Elliott, agent de commerce.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 14 octobre 1999, le comité procède à l'étude du décret déposé au Sénat le 4 septembre 1999 autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, conformément au paragraphe 47(5) de la

Transportation Act. (See Issue No. 1, Tuesday, October 26, 1999 for full text of the Order of Reference.)

The witnesses from the Consumer Association of Canada, the Air Transport Association of Canada, and the Air Line Pilots Association, International, made statements and answered questions.

It was agreed, — That the brief by the Consumers' Association of Canada be filed with the Clerk of the Committee as exhibit 5900 T1-2.36/S-1-8-1.

It was agreed, — That the submission by the Air Transport Association of Canada be filed with the Clerk of the Committee as exhibit 5900 T1-2.36/S-1-8-2.

It was agreed, — That the Brief by the Air Line Pilots Association, International be filed with the Clerk of the Committee as exhibit 5900 T1-2.36/S-1-8-3.

At 4:50 p.m. the committee suspended its work.

At 5:05 the committee resumed its work.

The witnesses from Transport 2000 and from the Competition Bureau, made statements and answered questions.

It was agreed, — That the document by Mr. Michael Janigan, Executive Director of the Public Interest Advocacy Centre for Transport 2000 be filed with the Clerk of the Committee as exhibit 5900 T1-2.36/S-1-8-4.

At 7:32 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

Loi canadienne sur les transports. (Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule n° 1 du mardi 26 octobre 1999.)

Les témoins de l'Association des consommateurs du Canada, de l'Association du transport aérien du Canada et de l'Association internationale des pilotes de ligne font des déclarations et répondent aux questions.

Il est convenu — Que le mémoire de l'Association des consommateurs du Canada soit déposé auprès du greffier en tant que pièce 5900 T1-2.36/S-1-8-1.

Il est convenu — Que l'exposé de l'Association du transport aérien du Canada soit déposé auprès du greffier en tant que pièce 5900 T1-2.36/S-1-8-2.

Il est convenu — Que le mémoire de l'Association internationale des pilotes de ligne soit déposé auprès du greffier en tant que pièce 5900 T1-2.36/S-1-8-3.

À 16 h 50, le comité suspend ses travaux.

À 17 h 5 le comité reprend ses travaux.

Les témoins de Transports 2000 et du Bureau de la concurrence font des déclarations et répondent aux questions.

Il est convenu — Que le document de Michael Janigan, directeur général du Centre pour la défense de l'intérêt public pour Transports 2000 soit déposé auprès du greffier en tant que pièce 5900 T1-2.36/S-1-8-4.

À 19 h 32, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, October 27, 1999

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, met this day at 1:35 p.m. to consider the order authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[English]

The Chairman: Honourable senators, we are here today to discuss the Order in Council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement.

Our first witnesses this afternoon are from the Consumers' Association of Canada. Welcome.

Ms Gail Lacombe, President, Consumers' Association of Canada: Thank you for giving us the opportunity to make CAC's case for Canadian consumers.

The Consumers' Association of Canada is a 52-year-old, voluntary organization with a national office in Ottawa and branches in the provinces and territories. CAC is a member of Consumers International and bases its policies on the internationally accepted Consumer Bill of Rights. These rights include the right to participate, to receive balanced information, and the right to choice in an open marketplace.

CAC has always been supportive of the federal Competition Bureau. We were active in lobbying for the establishment of that agency, have made many submissions to the bureau, and believe that it serves a critical role in protecting the right of Canadian consumers to adequate choice in the marketplace.

CAC divides its work into issues committees, networks, and task forces. It sets core priorities for each year at its annual general meeting. Frequently, we are forced to set our priorities aside to deal with essential emerging issues. This year, bank mergers and the re-creation of a monopoly in the Canadian airline industry have kept our trade task force quite busy.

Ms Jennifer Hillard, Vice-President, Issues and Policy, Consumers' Association of Canada: I should like to touch on some of the major points of concern for our organization.

Our first concern was with the suspension of the Competition Bureau under section 47 in August. We felt that it was not a justified suspension of the rules. We did not feel that there was an extraordinary disruption in the effective, continued operation of the national transportation system. After further delving into the research behind this, we find that in fact Canadian Airlines has a very similar number of occupied seats and capacity to other

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 27 octobre 1999

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada, se réunit aujourd'hui à 13 h 35 pour examiner le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs à négocier et à conclure toute entente conditionnelle.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente: Honorables sénateurs, nous sommes réunis aujourd'hui pour examiner le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs à négocier et à conclure toute entente conditionnelle.

Nos premiers témoins de cet après-midi représentent l'Association des consommateurs du Canada. Je leur souhaite la bienvenue.

Mme Gail Lacombe, présidente, Association des consommateurs du Canada: Je vous remercie de donner l'occasion à l'ACC de vous présenter le point de vue des consommateurs canadiens.

L'Association des consommateurs du Canada, créée il y a 52 ans est un organisme bénévole dont le siège social est à Ottawa et qui compte des bureaux dans les provinces et les territoires. L'ACC est membre de Consumers International et fonde ses politiques sur la Déclaration des droits des consommateurs, un document accepté à l'échelle internationale. Ces droits comprennent le droit d'être consulté, d'obtenir de l'information impartiale et de se voir offrir des choix sur un marché libre.

L'ACC a toujours appuyé les activités du Bureau fédéral de la concurrence. Nous avons d'ailleurs réclamé la création de cet organisme auquel nous avons présenté de nombreux mémoires et nous croyons qu'il joue un rôle essentiel pour ce qui est de protéger le droit des consommateurs canadiens à se voir offrir des choix sur le marché.

L'ACC compte des comités, des réseaux et des groupes de travail. Elle se fixe des priorités chaque année lors de sa réunion générale annuelle. Il arrive cependant fréquemment que nous devions nous écarter de nos priorités pour nous pencher sur des questions d'actualité importantes. Cette année, notre groupe de travail sur le commerce a consacré beaucoup d'attention à la question de la fusion des banques et au rétablissement d'un monopole dans l'industrie aérienne canadienne.

Mme Jennifer Hillard, vice-présidente, Problèmes et politique, Association des consommateurs du Canada: Permettez-moi d'aborder certaines des principales préoccupations de notre organisme en ce qui a trait à la question à l'étude.

Nous nous préoccupons d'abord du fait que le décret d'août, pris en vertu de l'article 47 de la loi, a exclu le Bureau de la concurrence de ce dossier. Nous estimons que cette décision ne se justifiait pas puisqu'on ne peut pas parler, dans ce cas-ci, d'une perturbation extraordinaire du système de transport national. Renseignements pris, la situation des Lignes aériennes Canadien se compare à celle d'autres sociétés aériennes pour ce qui est du

airlines. In looking at the way it has been managed over the last few years and the number of times it has been bailed out, we felt that in fact what was happening was that one poorly managed airline was going under. Rather than letting the market forces work and allow someone to buy it out, we seem to be being pushed into a monopoly situation of one kind or another. As a consumer organization, we do not like monopoly situations.

We lobbied hard for deregulation of the airline industry. We have been very happy from a consumer perspective with what has happened in the industry since we got rid of the monopolies and much of the regulation. Many small airlines have sprung up to serve the remote communities. Entrepreneurs have gone to work and set up services, for consumers, that meet the needs of small areas. The two major airlines have served the large centres, while holiday trippers use the charter airlines, which only carry about 20 per cent of the volume of passengers.

The first proposal that seemed realistic was the Onex proposal. As you all know, that has gone through several stages since it was first announced. We have many concerns, as do many other Canadians, about the degree of American influence in the Onex proposal. That is not to say that we are opposed to changing the 25 per cent foreign ownership rule. On the contrary, if that would enable us to keep some competition in the airline industry, we would gladly have that rule changed, but not in a monopoly situation. So long as there is a dominant carrier, we would not want that carrier to have more than 25 per cent foreign ownership. However, if a foreign owner would buy Canadian Airlines and operate it effectively with Air Canada, we feel that would be an ideal situation for Canadian consumers.

We are also worried about some of the other aspects of American influence in the Onex deal, particularly the reservation system and the food suppliers, and the impact that that may have as a spin-off on Canadian influence and Canadian jobs.

We have gone specifically through some of the principles that Onex provided, although we agree very much with Mr. von Finckenstein's comment that voluntary commitments and principles are no substitute for market forces in a competitive marketplace.

Regarding ticket prices — and everyone is talking about capping ticket prices and not allowing gouging of consumers — when you travel on an airline today, you are faced with a smorgasbord of airline fares. I defy anyone to tell me which ticket prices they are planning on capping. We are concerned especially for our northern members who are working on this issue. We have asked not only our trade committee, but also our members from the Northwest Territories and from the new territory of Nunavut,

nombre de sièges vendus et de sa capacité. Compte tenu de la façon dont la société a été gérée au cours des dernières années et du nombre de fois qu'elle a été renflouée, nous sommes plutôt d'avis que ce qui se passe, c'est qu'une société aérienne mal gérée s'achemine vers la faillite. Au lieu de s'en remettre aux forces du marché et de permettre qu'une autre société achète les Lignes aériennes Canadien, il semblerait que la solution retenue soit celle du monopole. En tant qu'organisme représentant les consommateurs, nous n'aimons pas beaucoup les monopoles.

Nous nous sommes longuement battus pour obtenir la déréglementation de l'industrie aérienne. Nous nous sommes réjouis de l'évolution de l'industrie depuis la fin des monopoles et l'élimination d'une bonne partie et de la réglementation du point de vue des consommateurs. De nombreuses petites sociétés aériennes ont été créées pour desservir les collectivités éloignées. Des entrepreneurs ont mis sur pied des services qui répondent aux besoins des consommateurs vivant dans de petites régions. Les deux principales sociétés aériennes desservent les grands centres alors que les vacanciers, qui ne représentent qu'environ 20 p. 100 du volume des passagers, utilisent les services des sociétés d'affrètement.

La première proposition qui a semblé réaliste était celle d'Onex. Comme vous le savez, cette proposition a connu plusieurs moutures depuis qu'elle a été annoncée. Comme de nombreux autres Canadiens, nous nous préoccupons beaucoup de l'importance des intérêts américains sur lesquels repose la proposition d'Onex. Il ne faut pas en déduire que nous nous opposons à ce qu'on modifie la règle des 25 p. 100 visant la propriété étrangère. Au contraire, si c'est la façon d'assurer une certaine concurrence dans l'industrie aérienne, nous accepterions avec plaisir que cette règle soit modifiée, mais pas dans une situation de monopole. Tant qu'il existera un transporteur dominant, nous ne voulons pas que la propriété étrangère de ce transporteur excède 25 p. 100. Nous pensons cependant que la situation idéale pour les consommateurs canadiens serait qu'un investisseur étranger achète les Lignes aériennes Canadien et exploite cette société de manière à opposer une concurrence efficace à Air Canada.

Nous nous inquiétons également de certains autres aspects de la participation américaine dans l'offre d'Onex, en particulier en ce qui a trait au système des réservations et des services de traiteurs, en raison de leur conséquence possible pour la participation canadienne et les emplois au Canada.

Nous avons examiné certains des principes sur lesquels repose l'offre d'Onex, et nous convenons avec M. von Finckenstein que les engagements et les principes volontaires ne peuvent remplacer les forces du marché dans un marché compétitif.

Prenons le cas des tarifs aériens. Il est beaucoup question de plafonner les tarifs aériens et d'empêcher qu'on exploite les consommateurs. On constate cependant qu'il existe toute une flopée de tarifs aériens à l'heure actuelle. Je mets au défi quiconque de me dire quels tarifs aériens on compte plafonner. Nous nous préoccupons en particulier de cette question compte tenu de son importance pour nos membres qui vivent dans le Nord. Nous avons demandé non seulement à notre comité du

to provide us with their perspective because it is difficult for those of us who live in cities to understand the issues. They are concerned about what will happen to ticket prices in the North, especially since they are beginning to see some competition in some of those smaller places. They are really reaping the benefits.

The next commitment from Onex was with regard to fairness to employees. Our research shows that both the Canadian airlines have a much higher number of employees per passenger mile flown than American airlines. We think that is reflected in the quality of service that we enjoy. Actually, Canadian Airlines has more employees per mile flown than Air Canada. We feel that if they rationalize and come together, that number will have to drop down to closer to the American level. The quality of service will probably go with it, as will the fairness in treatment of employees. On the other hand, we have not spent too much time on that issue because we feel that the unions will do a good job of presenting their case to you.

The issue of service maintenance to smaller communities is another commitment. Our big concern here is: How do you define "smaller community" and how do you define "similar quality of service"? Presently, our members from Saskatoon complain heartily that they have great difficulty flying directly to Ottawa and Toronto. They are transported through Calgary, Winnipeg, and Regina. Will we put Saskatoon aside as a smaller community? If we do that, then how do we deal with Churchill, Thompson, Yellowknife, or some of the even smaller communities? If we are to deal with maintenance of service to smaller communities, we must look at what they have presently, determine some long-term commitments, set some benchmarks, and devise a timely review process to ensure that the maintenance of the service is satisfactory for consumers.

The next commitment from Onex was that seat sales would continue. We feel that seat sales are mostly stimulated by competition and unbalanced capacities. While we are aware that there will always be cheaper fares while they try to fill empty seats, once the fixed-price seats have been sold, there will not be the sort of bargain basement sales that we have experienced over the last few years. There is also a concern that continued seat sales may be a cloak for predatory pricing that would be used to effectively eliminate the competition.

The next commitment was to the quality of inflight service. We have been concerned about the lack of attention to customer service. Here, they are talking about inflight service. We feel that most of that quality will continue simply because employees will have to be trained to compete on international routes with the quality of service on international carriers. We are also worried about the quality of service in the terminals. How quickly you can check in, how quickly your baggage arrives, and how you are treated if something goes wrong are all important to consumers. We do not feel enough is being done in looking at how that sort of quality of service will be maintained. Bilingual service will be

commerce, mais aussi à nos membres des Territoires du Nord-Ouest et du nouveau territoire du Nunavut, de nous expliquer quelle est leur position sur cette question puisqu'il est difficile pour nous qui vivons dans les villes de comprendre ce qu'il en est. Nos membres nous disent craindre que le prix des tarifs aériens dans le Nord augmente d'autant plus que certaines petites collectivités ont pu bénéficier dernièrement de la concurrence que se sont livrés certains transporteurs pour répondre à leurs besoins.

Onex s'est aussi engagée à traiter les employés avec équité. Nos recherches montrent que les sociétés aériennes canadiennes comptent beaucoup plus d'employés par voyageur mille que les sociétés américaines. Nous pensons que cela est reflétée dans la qualité du service que nous recevons. En fait, les Lignes aériennes Canadien comptent plus d'employés par voyageur mille qu'Air Canada. Si les deux sociétés fusionnent et qu'il y a rationalisation des services, ce chiffre devra être ramené plus près du niveau américain, avec les conséquences que cela entraînera pour la qualité du service et le traitement des employés. Nous n'avons pas consacré beaucoup de temps à cette question parce que nous estimons que les syndicats sauront bien présenter leur point de vue.

Onex s'est aussi engagée à maintenir le service aux petites collectivités. Nous aimerions évidemment savoir ce qu'on entend par «petite collectivité» ainsi que par «qualité de service semblable». À l'heure actuelle, nos membres de Saskatoon se plaignent vivement du fait qu'ils ont beaucoup de mal à obtenir un vol direct vers Ottawa et Toronto. Ils doivent passer par Calgary, Winnipeg et Regina. Saskatoon sera-t-elle considérée comme une petite collectivité? Si c'est le cas, quel service fournira-t-on à des collectivités comme Churchill, Thompson et Yellowknife ou à des collectivités encore plus petites? Nous devons d'abord établir quel est le service offert aux petites collectivités, fixer des objectifs à long terme, établir certains points de repère et prévoir un processus d'examen afin de s'assurer qu'un service adéquat continue d'être offert aux résidents de ces collectivités.

Onex s'est aussi engagée à maintenir les soldes de places. À notre avis, les soldes de places sont les résultats de la concurrence et d'une capacité excédentaire. S'il est évident que les sociétés aériennes offriront toujours des soldes pour vendre des places invendues, une fois vendues les places à prix fixe, ce ne seront tout de même plus les soldes qu'on a connus au cours des dernières années. Nous craignons également que le maintien des soldes de places vise à masquer des prix abusifs dont l'objet serait d'éliminer la concurrence.

Onex s'est également engagée à maintenir la qualité du service pendant les vols. Le fait qu'on n'ait pas prêté beaucoup attention à la qualité du service nous préoccupe. Il est question du service en vol. Nous pensons que la qualité du service pendant en vol sera maintenue simplement parce que les employés devront être formés pour pouvoir faire concurrence sur les liaisons internationales aux services offerts par d'autres transporteurs internationaux. Nous nous préoccupons aussi de la qualité du service offert dans les aéroports. La rapidité avec laquelle on consigne et on obtient ses bagages ainsi que la façon dont on est traité importent beaucoup aux consommateurs. Nous ne pensons

enhanced, we are told. Again, we must set some benchmarks, look at the current situation, and ensure that it is maintained and improved upon.

The next promise was on frequent flyer points. Both airlines have committed to honouring frequent flyer points. Partly because of the sort of "selfish" attitude of consumers, when this merger was first proposed, most of the calls to our regional offices were from people who were concerned about whether or not their points would be honoured. Both alliances have agreed to honour them. However, we wonder whether they will either bring in a "use them or lose them" policy, or devalue them so that it will suddenly cost you 30,000 points for a trip instead of 15,000. This was of particular concern to our northern members because they build up their 15,000 points for a domestic flight quite quickly and it saves them a lot of money.

The other level of concern on this issue was from our people who were often flying for business reasons, but not necessarily as business travellers. These people go up through the steps and the perks of the frequent flyer programs. They are asking: If there is a monopoly situation in Canada, what incentive is there for airports that do not serve a lot of international traffic to maintain the larger business centres and other things that are quite important to people who travel a lot?

We are concerned about review and compliance. We do not think that the ombudsman, as proposed by Onex, would be independent enough and we feel that the suggested once-a-year reporting indicates the low priority they are placing on it. Again, we are concerned about how the commitments will evolve through the adjustment period.

The Air Canada proposal is much less detailed. We hope that, once they come out with information for their shareholders on November 8, we will have a lot more. On the surface, it sounds considerably more consumer friendly and more "made in Canada" than the Onex proposal. On the other hand, when you take a closer look, it is still a monopoly in sheep's clothing.

We spent a lot of time looking, through our members, to see if anyone could find another industry where one company had attempted to run three different businesses in competition with each other. We have not been successful. We have looked at the banks and the bank-owned insurance companies, but the glass walls there did not work and we had to bring in tied-selling legislation. We looked at the publishing industry and some newspapers that had bought out broadsheets and tabloids in competition with each other, but those cater to a different market. We do not see how they propose to run three separate airlines with one company managing them all. The small one out of Hamilton is a little different because it is located in a different market. On

pas qu'on se demande suffisamment comment maintenir la qualité de ce service. Il paraît qu'on améliorera le service bilingue. À cet égard également nous pensons qu'il faut établir des points de repère, examiner la situation actuelle et s'assurer que le service est maintenu et amélioré.

On a aussi fait une promesse au sujet des points de grand voyageur. Les deux sociétés aériennes se sont engagées à respecter les points pour grand voyageur. En partie en raison de l'attitude «égoïste» des consommateurs, la plupart des personnes qui ont d'abord appelé à nos bureaux régionaux au moment de l'annonce de la fusion voulaient savoir si on respecterait leurs points de grand voyageur. Les deux alliances ont accepté de le faire. Nous nous demandons cependant si on forcera les gens à les utiliser ou à les perdre ou si l'on dévaluera ces points de sorte qu'un voyage qui coûtait auparavant 15 000 points en coûtera 30 000. Cette question inquiète tout particulièrement nos membres qui vivent dans le Nord parce qu'ils gagnent 15 000 points pour un vol intérieur très facilement, ce qui leur fait épargner beaucoup d'argent.

Les gens qui voyagent aussi fréquemment par affaires, mais qui ne sont pas nécessairement des voyageurs d'affaires, se préoccupent aussi de cette question. Ces personnes ont progressivement droit aux avantages des programmes pour grand voyageur. Advenant le cas où il y aurait un monopole au Canada, elles se demandent ce qui incitera les aéroports qui ne reçoivent pas beaucoup de vols internationaux à conserver les grands centres commerciaux ainsi que d'autres services qui revêtent beaucoup d'importance pour les gens qui voyagent beaucoup.

Nous nous préoccupons aussi de l'aspect examen et observation de la loi. Nous ne pensons pas que l'ombudsman que propose Onex jouirait de suffisamment d'indépendance et nous pensons que le fait que la société recommande le dépôt d'un rapport une fois l'an montre bien à quel point elle n'accorde pas beaucoup d'importance à cette fonction. Nous nous demandons comment ces engagements se concrétiseront pendant la période d'adaptation.

Nous sommes beaucoup moins renseignés au sujet de la proposition d'Air Canada. Nous espérons en apprendre davantage une fois que la société donnera des détails à ses actionnaires le 8 novembre prochain. À première vue, cette proposition semble mieux répondre aux besoins des consommateurs et comporte un contenu canadien plus élevé que la proposition d'Onex. Quand on y regarde de plus près, on voit cependant qu'il s'agit d'un monopole déguisé.

Par l'intermédiaire de nos membres, nous avons consacré beaucoup de temps à essayer de voir si une autre industrie avait déjà essayé d'exploiter trois entreprises différentes qui se font concurrence les unes aux autres. Nous n'y sommes pas parvenus. Nous avons examiné le cas des banques et des sociétés d'assurance appartenant aux banques, mais il a fallu dans ce cas-là adopter une loi sur la vente liée parce qu'un véritable cloisonnement n'existait pas. Nous avons examiné également le cas de l'industrie de l'édition et de certains journaux qui ont acheté des quotidiens et des tabloïds qui se font concurrence les uns aux autres, mais ces entreprises ne s'adressent pas au même marché. Nous ne voyons pas comment on pourrait exploiter trois

the other hand, it will also present a barrier to entry into the eastern market for a competitor like WestJet.

We are encouraged by the possibility of Canadian partnering with Delta in North America. We think that will offer more consumer choice. However, if they really want to run these as two separate airlines, why do they want to pull Canadian out of one area instead of leaving us the option of the two different alliances on international routes? The most encouraging feature of the Air Canada proposal is that they want the Competition Bureau to look at it, whereas that is not the case with the Onex proposal.

Both of these proposals are for a monopoly situation. We feel that, if we step back and slow everything down for a little while, there may be another option for the government and the Competition Bureau to consider. For example, perhaps a foreign company will buy Canadian so that we will still have some competition in the marketplace.

We have looked at the barriers to entry for competition and we have gone through the recommendations that Mr. von Finckenstein made to Mr. Collenette. He addressed most of our concerns in his paper and we were pleased with that. It strengthens our conviction that the best way to deal with this is through the Competition Bureau, which has proved an effective protector of Canadians over the last few years.

In conclusion, we hope that you will urge the government to slow down on this matter, bring the Competition Bureau back into the mix to look at both proposals thoroughly and, perhaps, talk with Mr. Collenette about an alternative to a monopoly situation for Canada. We echo what Mr. Chrétien said on October 4, that the government is responsible for making sure that consumers are protected.

Senator Forrestall: Welcome. I could not agree more with what you are saying. A perception has been expressed that the airline industry in Canada was in a dire situation, an extraordinary situation, which led the government to take this draconian step of suspending the role of the Competition Bureau. I want to ask you about that perception.

In my experience over the last 30 years or so, the Consumers' Association of Canada has been a very able watchdog. You are diligent and do your homework. Had there been a major crisis in the passenger airline industry, I assume you would have noticed and addressed it, but you have not. Why is that?

Ms Hillard: We did not see the situation as a crisis. We have seen Canadian Airlines bailed out a few times. It seems they are not able to manage in the market. They have made a few not-very-wise decisions. They bought Wardair when it was loaded with debt and they could not merge the cultures of the two

sociétés aériennes distinctes qui seraient gérées par la même entreprise. Le cas de la petite société aérienne basée à Hamilton est quelque peu différent en raison de la nature de ce marché. Par ailleurs, cela empêchera aussi des transporteurs concurrents comme WestJet à se tailler une place sur le marché de l'Est.

Nous nous réjouissons devant la possibilité que les Lignes aériennes Canadien s'allient à Delta en Amérique du Nord. Nous pensons que cette solution offrirait davantage de choix aux consommateurs. Or, si l'on veut vraiment exploiter deux sociétés aériennes distinctes, pourquoi veut-on exclure les Lignes aériennes Canadien d'une certaine partie du marché au lieu de nous laisser le choix de deux alliances différentes sur les routes internationales? L'aspect le plus encourageant de la proposition d'Air Canada est que la société souhaite l'intervention du Bureau de la concurrence, contrairement à la société Onex.

Ces deux propositions reviennent à créer un monopole. Nous estimons que si nous prenons un peu de recul et que nous permettons au cours des choses de ralentir quelque peu, peut-être qu'une option pourra être soumise au gouvernement et au Bureau de la concurrence. Ainsi, peut-être qu'une société étrangère achètera les Lignes aériennes Canadien, ce qui maintiendrait la concurrence sur le marché.

Nous avons examiné les obstacles à l'entrée d'un concurrent sur le marché et nous avons étudié les recommandations que M. von Finckenstein a présentées à M. Collenette. Nous sommes heureux que le rapport de M. von Finckenstein aborde la plupart de nos préoccupations. Cela renforce dans nos esprits la conviction que cette transaction devrait être soumise à l'examen du Bureau de la concurrence qui a su bien protéger les Canadiens au cours des dernières années.

En conclusion, nous espérons que vous exhorterez le gouvernement à ralentir le processus, à saisir le Bureau de la concurrence de cette question pour qu'il examine soigneusement les deux propositions, et peut-être, à parler avec M. Collenette d'autres possibilités pour le Canada, à part le monopole anticipé. Comme le disait M. Chrétien le 4 octobre, le gouvernement doit veiller à ce que les consommateurs soient protégés.

Le sénateur Forrestall: Bienvenue. Je suis tout à fait d'accord avec vous. On a laissé croire que l'industrie aérienne au Canada était dans une situation difficile et extraordinaire, ce qui a mené le gouvernement à prendre cette mesure draconienne de suspension du rôle du Bureau de la concurrence. J'aimerais vous poser des questions au sujet de cette idée.

D'après ce que j'ai vu au cours des 30 dernières années environ, l'Association des consommateurs canadiens a toujours été un très bon chien de garde. Vous êtes zélés et vous faites bien votre travail. S'il y avait eu une crise majeure dans l'industrie du transport aérien de passagers, je présume que vous l'auriez constaté et que vous en auriez parlé, mais vous ne l'avez pas fait. Comment cela se fait-il?

Mme Hillard: Nous ne considérons pas que la situation en était une de crise. Nous avons déjà vu les Lignes aériennes Canadien se faire renflouer à quelques reprises. Il semble qu'elles ne puissent se débrouiller dans le marché. Des décisions douteuses ont été prises. Elles ont acheté Wardair alors que cette compagnie

airlines. Consumers did not get the benefits that were promised out of the merger, which were to maintain the high quality of Wardair service along with the convenience of Canadian Airlines. We have seen Canadian Airlines bailed out by the government and yet still not managing to recover.

I am not a big-business manager. I am not sure what they were doing wrong, but they just do not seem to have managed their airline properly.

Senator Forrestall: Many people are concerned about how long this process may take under the present circumstances. The minister has suggested things could be accomplished in a matter of months. I have a different view and I would be interested in yours.

Ms Hillard: I watched Mr. Keyes' reaction yesterday when he was asked to have a report in before the end of November. I do not know the reason for the untimely rush. Canadian Airlines is claiming they have enough money to continue until next summer; however, as a result of all this, their passenger volume has been dropping off. That may cause some pressure that otherwise would not be there.

We feel the matter has been going in the wrong direction. We could see there was a danger of Canadian Airlines going bankrupt. Obviously that would have had the same monopoly effect as the two airlines joining. We also realize that this government has a very large majority. We recognize that the Competition Bureau rules on airlines were very restrictive in terms of how the parties were able to talk to each other.

Perhaps suspending section 47 was going too far. The government could have better explained the process to the Canadian public in terms of our peculiar situation here. This is not Europe. This is North America, where the airline industry is an essential service. We cannot function in Canada without it. Our railways are gone. There is no other way of getting around efficiently. The Prime Minister could have explained the necessity of bypassing the rules so that everyone could discuss the options openly and seek a solution that is best for Canadians, rather than best for the two airline companies. Perhaps then we would have some more positive ideas on the table from a consumer perspective.

Senator Forrestall: You commented on the 25 per cent aspect. Do you have any particular suggestions for the committee with respect to the present 10 per cent ownership limit per shareholder?

Ms Hillard: There did not seem to be any interest in changing the 10 per cent until the Onex proposal came forward. That does not look good. The timing of that decision is unfortunate. I would rather have seen them looking more at the 25 per cent than the 10 per cent, but unfortunately Mr. Collenette made the opposite announcement yesterday.

était endettée, sans pouvoir fusionner les deux cultures des deux lignes aériennes. Les consommateurs n'ont pas profité des avantages qui devaient découler de cette fusion, soit le maintien de la qualité supérieure des services de Wardair, avec la commodité des lignes aériennes Canadien. Nous avons vu les Lignes aériennes Canadien se faire renflouer par le gouvernement, sans pour autant arriver à surnager.

Je ne suis pas une gestionnaire de grande entreprise. Je ne sais pas quelles erreurs ont été commises par la direction, mais elle ne semble tout simplement pas avoir été capable de bien gérer cette ligne aérienne.

Le sénateur Forrestall: Beaucoup de gens s'inquiètent de la durée de tout ce processus, dans les circonstances actuelles. Le ministre a laissé entendre que tout pourrait être réglé en quelques mois. Je suis d'un autre avis et j'aimerais connaître le vôtre.

Mme Hillard: J'ai étudié la réaction de M. Keyes, hier, quand on lui a demandé de présenter un rapport avant la fin novembre. Je ne vois pas pourquoi on se presserait indûment. Les Lignes aériennes Canadien prétendent avoir suffisamment d'argent pour survivre jusqu'à l'été prochain; mais à cause de tout cela, leur volume de passagers a baissé. Elles pourraient donc subir des pressions qui n'existeraient pas autrement.

Nous estimons que les choses ne vont pas dans le bon sens. Nous pouvions constater le risque de faillite pour les Lignes aériennes Canadien. L'effet aurait alors été le même que pour la fusion des deux lignes aériennes, soit la création d'un monopole. Nous comprenons aussi que le gouvernement a une majorité très imposante. Nous reconnaissons que les règles du Bureau de la concurrence, pour les lignes aériennes, étaient très contraignantes pour ce qui est de la communication entre les parties.

Mais la suspension de l'article 47 était peut-être une exagération. Le gouvernement aurait pu mieux expliquer aux Canadiens la situation particulière de notre pays. Nous ne sommes pas en Europe, mais en Amérique du Nord, où l'industrie aérienne est un service essentiel. Le Canada ne peut fonctionner sans cela. Nos chemins de fer, autant les oublier. Il n'y a pas d'autres moyens de se déplacer efficacement. Le premier ministre aurait pu expliquer la nécessité de contourner les règles, afin que tout le monde puisse discuter ouvertement des options, et chercher une solution dans l'intérêt des Canadiens, plutôt que dans l'intérêt des deux compagnies aériennes. Alors, peut-être, nous verrions sur la table des idées positives du point de vue du consommateur.

Le sénateur Forrestall: Vous avez formulé un commentaire au sujet de la règle des 25 p. 100. Avez-vous des suggestions à proposer au comité au sujet de la règle actuelle des 10 p. 100 d'actions par actionnaire?

Mme Hillard: Avant l'offre d'Onex, il ne semblait y avoir aucune raison de modifier la règle des 10 p. 100. Ce n'est pas de bon augure. Cette décision n'a pas été prise au bon moment. J'aurais préféré qu'on envisage plutôt la règle des 25 p. 100 que celle des 10 p. 100, mais malheureusement, M. Collenette a fait l'annonce contraire, hier.

Senator Forrestall: Thank you for coming. I too wish we had a couple of days to dialogue with you on this question, which is of great importance to Canadian consumers.

Senator Poulin: I also thank you. Any organization that is 52 years young and still run by volunteers merits our full attention, respect and admiration.

You raised two issues respecting consumer needs and the importance of regional airlines because of our country's large size and many small communities. Did you hear the minister's presentation yesterday to either or both of the parliamentary committees?

Ms Hillard: I watched the entire Commons committee proceedings and have a printed copy of it. I also have Mr. von Finckenstein's report.

Senator Poulin: The message we received from the minister yesterday was that he was also very concerned by those two areas, the consumers and the regional airlines. Has your association had any opportunity to do comparative research on the airline industries of other countries with comparable geography and demographics?

Ms Hillard: We at CAC like very much to compare ourselves with Australia. It is a much smaller country with a much smaller population, but the population distribution and density are very similar. Their population is clustered along the coast and ours on our southern border, but the number of people per square kilometre is almost exactly the same.

Australia has two domestic airlines. Ansett is 49 per cent foreign owned but only operates within Australia and in a few isolated South Pacific areas. Qantas competes nationally and internationally. Their example leads us think that it might be a good idea to allow more foreign ownership and so provide competition with our one big domestic airline, whichever one it happens to be.

Senator Poulin: Are your members comfortable with your position that we should increase foreign ownership?

Ms Hillard: The majority are. I would not say that everyone is jumping on that bandwagon. We have a democratic consensus. We work it out and come forward with a majority position. Definitely, our members would not be happy with greater foreign ownership of a monopoly airline.

We could not have chosen better words than those of Mr. von Finckenstein in his report. We should let foreigners compete on Canadian domestic routes. We should permit cabotage but we must retain Canadian control over the dominant carrier.

Senator Poulin: If you were to draw for us today a picture of a new airline industry, what would it look like? Please take into account the situation that we have today because I do not think this problem dropped out of nowhere. Canadian Airlines identified a very real problem. How would you see this new airline industry restructured?

Le sénateur Forrestall: Merci d'être venus. J'aurais aimé moi aussi avoir deux ou trois jours pour parler avec vous de cette question, une question d'une grande importance pour les consommateurs canadiens.

Le sénateur Poulin: Je vous remercie aussi. Tout organisme aussi jeune après 52 ans, toujours géré par des bénévoles, mérite toute notre attention, notre respect et notre admiration.

Vous avez soulevé deux questions se rapportant aux besoins des consommateurs et à l'importance des lignes aériennes régionales, vu l'étendue de notre pays et le grand nombre de petites collectivités. Avez-vous entendu l'exposé présenté hier par le ministre à l'un ou l'autre des comités parlementaires?

Mme Hillard: J'ai regardé toutes les délibérations du comité des Communes et j'en ai une transcription. J'ai aussi le rapport de M. von Finckenstein.

Le sénateur Poulin: Le ministre nous a fait comprendre hier qu'il était aussi très préoccupé par ces deux questions, soit les consommateurs et les lignes aériennes régionales. Votre association a-t-elle eu l'occasion de faire des recherches comparatives sur les lignes aériennes de pays dont la géographie et la démographie ressemblent à la nôtre?

Mme Hillard: À l'ACC, nous aimons bien nous comparer à l'Australie. C'est un pays bien plus petit, dont la population est aussi plus petite, mais la répartition et la densité de la population s'apparentent aux nôtres. Les Australiens sont concentrés le long de la côte, alors que nous sommes surtout près de notre frontière sud; le nombre de personnes au kilomètre carré est presque le même.

L'Australie a deux lignes aériennes nationales. Ansett est à 49 p. 100 entre des mains étrangères, mais ne dessert que l'Australie et quelques régions isolées du Pacifique-Sud. Qantas a des activités au niveau national et international. Cet exemple nous fait croire que ce pourrait être une bonne idée de permettre une propriété étrangère supérieure, de manière à offrir une concurrence à notre principale ligne aérienne nationale, quelle qu'elle soit.

Le sénateur Poulin: Vos membres appuient-ils cette position, au sujet de l'augmentation de la propriété étrangère?

Mme Hillard: En majorité, oui. Je ne peux toutefois pas dire que tout le monde est d'accord. Nous avons un consensus démocratique. Nous y travaillons, avant de présenter une position majoritaire. Nos membres ne seraient certainement pas heureux d'une ligne aérienne monopolistique à propriété étrangère plus élevée.

Nous n'aurions pu le dire mieux que M. von Finckenstein, dans son rapport. Il faut permettre la concurrence étrangère sur les routes intérieures. Nous devrions permettre le cabotage, tout en conservant le contrôle canadien du transporteur dominant.

Le sénateur Poulin: Si on vous demandait aujourd'hui d'esquisser un tableau du nouveau secteur aérien, de quoi aurait-il l'air? Veuillez tenir compte de la situation actuelle, puisque ce problème n'est certainement pas venu de nulle part. Les Lignes aériennes Canadien ont mis le doigt sur un problème très réel. Comment verriez-vous la restructuration de l'industrie aérienne?

Ms Hillard: We must ensure that the barriers are down for the CANADA 3000s, the WestJets, and, hopefully, the "EastJets", so that sort of vacationing type of Canadian can have access to those services. However, those are not very useful for business travellers, and of course whatever happens to business travellers eventually comes back to the consumer. We pay for it all in the end.

A very good possibility is to let American airlines service Canadian airports, perhaps flying in and out of one of the hubs of Minneapolis and Chicago. That would keep some competition going. We would still like to see someone other than Air Canada buy Canadian and continue its operation, at least within Canada. It could be set up as a North America-only airline with Air Canada operating all the international routes.

There are many options that have not been considered because we have been dealing with these two vicious and competing hostile takeovers and the responses, and now we almost seem to be in a position where Canada and Canadian travellers are in fact pawns in a tug-of-war between STAR Alliance and One World. It seems it has moved out of the realm even of Onex and Air Canada at this point.

Senator Poulin: Have you had a chance to read this document entitled "A Policy Framework for Airline Restructuring in Canada" that was prepared by the Department of Transport Canada?

Ms Hillard: I believe that is one we do not have yet.

Senator Poulin: You were hoping for greater involvement by the Competition Bureau. I believe that page 14 of this document really sets out the process well, and the minister spoke to it yesterday. Some of your concerns might be alleviated when you read that.

What is your opinion of the 10 per cent ownership restriction on shareholders of Air Canada?

Ms Hillard: Air Canada can keep within the 10 per cent. The addition of what Lufthansa, United Airlines and CIBC will own, as I understand it, will still be within the 10 per cent. Therefore, there is no requirement to change the current legislation for the Air Canada proposal. However, as I understand the Onex proposal, it would be 14.9 and we would need to change the rule.

Senator Roberge: You stated in your brief that we should have let the market follow its own course, let the market decide what will happen. Do you not think that if Canadian Airlines had been an interesting proposition on its own someone would have made an offer? Second, if the situation deteriorates into next summer and Canadian goes bankrupt, what happens to the 16,000 jobs?

Ms Hillard: Obviously if Canadian went bankrupt we would be in a similar position to what we will be in with a merger. That

Mme Hillard: Il faut éliminer les obstacles pour les CANADA 3000, WestJet, et un jour, «EastJet», afin que les Canadiens voyageant pour leur plaisir aient accès à ce genre de services. Toutefois, ils ne sont pas très utiles pour les voyageurs d'affaires et, bien entendu, ce qui n'aide pas les gens d'affaires se répercute un jour sur les consommateurs. Au bout du compte, c'est nous qui paierons.

Il serait tout à fait possible de laisser American Airlines desservir les aéroports canadiens, à partir des plaques tournantes de Minneapolis et de Chicago. La concurrence serait ainsi assurée. Nous aimerions tout de même que quelqu'un d'autre qu'Air Canada achète Canadien et maintienne ses services, du moins pour les routes intérieures. Il pourrait s'agir d'une ligne aérienne exclusivement nord-américaine, tandis qu'Air Canada offrirait ses services pour les routes internationales.

Beaucoup de possibilités n'ont pu être envisagées parce qu'il fallait nous pencher sur ces deux OPA hostiles et très féroces, sur les réactions des uns et des autres, et il semble presque, maintenant, que le Canada et les voyageurs canadiens sont des pions sur l'échiquier de STAR Alliance et One World. Il semble même que la partie ne se joue plus uniquement entre Onex et Air Canada.

Le sénateur Poulin: Avez-vous eu l'occasion de lire le document intitulé «Politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada», préparé par le ministère des Transports du Canada?

Mme Hillard: Je crois que nous n'avons pas encore ce document.

Le sénateur Poulin: Vous espériez une plus grande intervention du Bureau de la concurrence. Je crois qu'à la page 14 de ce document, on décrit très bien le processus, et le ministre en a parlé hier. Certaines de vos préoccupations pourraient diminuer quand vous lirez ce document.

Que pensez-vous de la limite de 10 p. 100 quant au pourcentage que peuvent détenir les actionnaires d'Air Canada?

Mme Hillard: Air Canada peut respecter cette limite de 10 p. 100. Les actions supplémentaires que détiendront Lufthansa, la United Airlines et la CIBC, si j'ai bien compris, resteront dans la limite des 10 p. 100. La proposition d'Air Canada ne nécessite donc pas une modification de la loi actuelle. Toutefois, si j'ai bien compris la proposition d'Onex, le pourcentage des actions détenues serait de 14,9 p. 100 et il faudrait changer cette règle.

Le sénateur Roberge: Vous avez déclaré dans votre mémoire qu'il fallait laisser les forces du marché agir, c'est-à-dire qu'il fallait laisser le marché décider de ce qui se passera. Ne pensez-vous pas que si les Lignes aériennes Canadien avaient représenté une proposition intéressante en soi, quelqu'un aurait fait une offre? Deuxièmement, si la situation se détériore d'ici l'été prochain et si Canadien fait faillite, qu'advient-il de ces 16 000 emplois?

Mme Hillard: Il est évident que si Canadien fait faillite, nous nous retrouverons dans une situation semblable à celle

is why I find the proposed 5,000 job layoffs difficult to understand, how they will keep that number so low.

Senator Roberge: That is the first offer.

Ms Hillard: The second one is even lower, yes. There may have been some requirement to sweeten the pot; however, there did not seem to be anyone looking at buying Canadian.

Senator Roberge: Why do you say that?

Ms Hillard: I believe that is because it is so debt ridden and so locked into American Airlines. No one looked at all these options. It all happened at once — we got the Onex proposal, section 47 was suspended, and suddenly we are off into this set-up.

Senator Roberge: Perhaps people in the market looked at buying Canadian and figured that they should not touch it with a 10-foot pole. That is the situation they are in today.

Ms Hillard: That could be; however, it does not make us any happier with a monopoly.

Senator Roberge: Of course not.

Senator Kirby: I understand your opposition to monopolies and therefore that does not surprise me. I believe all of us hold exactly the same position. The question is, what does the country do in a situation where one of the two airlines, by all accounts, is effectively about to go under? It was about to go under in 1992 and the government of the day stepped in and saved the airline. This is the third time it has been on the verge of going under and, like swimming, the third time you go down you drown. Therefore, if Canadian Airlines were a viable business proposition, it is a reasonable assumption that somewhere along the way someone would have bought it, or at least attempted to do so.

This is not a new event. Therefore, it does seem to me that the real problem is that one ends up with a dominant carrier, either through a merger or through the bankruptcy of Canadian Airlines. There does not seem to be any other option on the table since Canadian is clearly not a viable business proposition and has not been for 10 years. It has been supported by governments in all kinds of ways, whether it was grants, tax refunds, or whether it was giving them foreign routes. A whole variety of strategies has been tried and none has worked. That has been done through several different managers, so I am not even sure you could blame the specific individuals who were operating the airline.

If the outcome is a single dominant airline, then it seems to me that we need your advice on two things. First, do you prefer that we get there through a merger or a bankruptcy or are you indifferent? You may not care, which is okay.

qu'entraînera une fusion. C'est pourquoi j'ai de la difficulté à comprendre cette proposition de limiter les mises à pied à 5 000, je me demande comment on pourra en limiter le nombre à ce point.

Le sénateur Roberge: C'est la première offre.

Mme Hillard: Oui, dans la deuxième, le chiffre est encore plus bas. Il se peut qu'on doive améliorer l'offre; cependant, il ne semblait y avoir personne qui envisageait d'acheter Canadien.

Le sénateur Roberge: Pourquoi dites-vous cela?

Mme Hillard: Je crois que c'est à cause de son endettement excessif et de ses liens trop étroits avec American Airlines. Personne n'a examiné toutes ces options. Tout est arrivé en même temps — nous avons eu la proposition d'Onex, la suspension de l'application de l'article 47, et nous nous sommes retrouvés tout à coup dans cette situation.

Le sénateur Roberge: Il est possible que quelqu'un dans le marché ait envisagé d'acheter Canadien, mais qu'il se soit rendu compte qu'il ne devait absolument pas en être question. C'est la situation actuellement.

Mme Hillard: C'est possible; cela ne nous fait pas davantage accepter l'idée d'un monopole.

Le sénateur Roberge: Naturellement.

Le sénateur Kirby: Je comprends que vous vous opposiez aux monopoles et cela ne me surprend donc pas. Je crois que nous sommes tous exactement du même avis. Il faut quand même se demander ce que peut faire le pays dans une situation où l'un des deux transporteurs aériens est à toutes fins utiles sur le point de sombrer? Il a pratiquement sombré en 1992 et le gouvernement est alors intervenu pour le renflouer. C'est la troisième fois que ce transporteur est sur le point de sombrer et comme c'est le cas pour un nageur, la troisième fois que l'on coule, on se noie. Par conséquent, si Canadien était une entreprise viable, il est raisonnable de supposer que quelqu'un l'aurait achetée à un moment donné, ou du moins aurait tenté de le faire.

La situation n'est pas nouvelle. Il me semble cependant que le véritable problème vient du fait qu'on se retrouvera avec un transporteur dominant, soit par suite d'une fusion ou de la faillite de Canadien. Il ne semble pas exister d'autre option, étant donné que Canadien n'est manifestement pas une entreprise viable et ne l'est pas depuis 10 ans. Cette compagnie a reçu toutes sortes d'appuis des gouvernements, sous forme de subventions, de remboursements d'impôts, ou d'octrois de parcours internationaux. On a essayé toute une variété de stratégies et aucune n'a fonctionné. Cette situation perdure en dépit de plusieurs changements d'administrateurs, et je ne suis donc pas certain qu'on puisse blâmer ceux qui administrent actuellement la compagnie aérienne.

Si l'issue est un seul transporteur aérien dominant, il me semble que nous avons besoin de vos conseils sur deux questions. Premièrement, préférez-vous que nous parvenions à ce résultat après une fusion ou une faillite, ou la question laisse-t-elle votre association indifférente? Cela ne vous importe peut-être pas, et je le comprendrais.

Second, once we arrive at one dominant airline by either process, your comments — including some you did not make in your summary — lead me to believe that your preference, out of the proposals in the Competition Bureau letter, would be to focus on giving a much increased role to foreign investors, i.e. foreign airlines. Since they are the only entity that would logically do it, you would not support an attempt to keep foreign airlines out and use instead a more regulatory approach to protecting the consumer interest. Is that also a fair conclusion?

Ms Hillard: Absolutely it is a fair conclusion. Obviously, on your first question, a merger is the best alternative because you have more control over it than you do over a bankruptcy. However, we are not a group that favours much heavy regulation. We prefer the marketplace to take effect and we would definitely agree with the Competition Bureau that that is an alternative. In addition to which, the minister himself would not be pinned down at the commons committee hearing on what sort of regulations, if any, would be brought in. At the same time, we have not seen any proposals for any sort of alternative measures to heavy regulation to protect consumers. They are not talking about ombudsman's redress systems, complaint systems, quality standards setting. No one is talking about any of that yet.

Senator Maheu: I wish to make a few comments on some of your remarks about a poorly managed airline going under and being bailed out by the Canadian government three times. How many times do you think we should bail out an industry like Canadian Airlines? You say you are not in favour of monopoly and yet you seem to insinuate that if we had several airlines operating, that we should still control the dominant server. Are we not treating that as part monopoly?

You talked about our country fearing a lack of service in the North. Is First Air not serving the North now? Are our major airlines going there? I am not familiar with all of the routes.

Ms Hillard: There is some competition from some of the feeder airlines as well. Certainly in Yellowknife and Nunavut they have some competition.

Senator Maheu: That competition, as far as you are concerned, is healthy?

Ms Hillard: Our members there have found much improved service and better prices since there has been some competition.

Senator Maheu: You made a comment about American airlines having fewer employees than our airlines. Is that not a sign of things to come? Can we assume that if Onex's plans do

Deuxièmement, d'après vos observations — y compris certaines que vous n'avez pas faites dans votre résumé — une fois que nous nous retrouverons avec un transporteur dominant, par quelque moyen que ce soit, je suis porté à croire que parmi les propositions mentionnées dans la lettre du Bureau de la concurrence, vous préféreriez qu'on choisisse de donner un rôle beaucoup plus grand à des investisseurs étrangers, c'est-à-dire à des compagnies aériennes étrangères. Étant donné qu'elles sont les seules à pouvoir le faire logiquement, vous n'appuieriez pas une tentative d'empêcher les compagnies étrangères d'intervenir en ayant plutôt recours à une plus grande réglementation pour protéger les intérêts des consommateurs. Est-ce aussi une conclusion juste?

Mme Hillard: C'est certainement une conclusion juste. Pour ce qui est de votre première question, une fusion constitue manifestement la meilleure solution, parce qu'on peut alors exercer un plus grand contrôle que dans le cas d'une faillite. Cependant, notre groupe n'est pas de ceux qui sont en faveur d'une réglementation excessive. Nous préférons qu'on laisse les forces du marché agir et nous sommes certainement d'accord avec le Bureau de la concurrence quand il dit que c'est une solution possible. En outre, le ministre lui-même ne serait pas pris à partie à une séance du comité des communes quant au type de réglementation qu'il imposerait, le cas échéant. Nous n'avons cependant pas vu de propositions pouvant remplacer une réglementation lourde pour protéger les consommateurs. On ne parle pas d'instituer un mécanisme de recours comme un ombudsman, un mécanisme d'examen des plaintes ou d'établissement de normes de qualité. Personne n'en parle encore.

Le sénateur Maheu: Je veux faire quelques observations sur certaines de vos remarques au sujet du transporteur aérien mal administré qui était sur le point de sombrer et qui a été sauvé à trois reprises par le gouvernement canadien. À votre avis, combien de fois devrions-nous renflouer un transporteur aérien comme Canadien? Vous dites que vous n'êtes pas en faveur d'un monopole et pourtant vous semblez insinuer que si nous avions plusieurs transporteurs aériens, il faudrait quand même exercer un certain contrôle sur le transporteur dominant. Ne serait-ce pas ici le traiter comme s'il était en situation de monopole?

Vous avez mentionné que l'on craignait dans le pays une pénurie de services dans le Nord. N'est-ce pas First Air qui assure le service actuellement dans le Nord? Nos grands transporteurs aériens offrent-ils un service là-bas? Je ne connais pas très bien tous les parcours.

Mme Hillard: Il existe une certaine concurrence de la part de quelques lignes d'apport également. À Yellowknife et au Nunavut, il y a certainement de la concurrence.

Le sénateur Maheu: Cette concurrence est-elle saine, selon vous?

Mme Hillard: Nos membres de ces régions ont vu une grande amélioration du service et de meilleurs prix depuis qu'il y a une certaine concurrence.

Le sénateur Maheu: Vous avez mentionné que la compagnie American Airlines avait moins d'employés que nos transporteurs aériens. N'est-ce pas un signe avant-coureur? Pouvons-nous

come into effect, we could be looking at just as many job losses as with the Air Canada proposal?

You spoke about a lack of attention to inflight service as well as airport arrival and departure services. I am fully conscious of what you are speaking about. I have waited hours in one airline line-up to get a boarding pass and the same applies to the service when waiting for your luggage.

One of our other airlines, which I am not going to hide, is Air Canada. You can get through there very quickly compared to Canadian Airlines, and my experiences are at Dorval.

I should like to address one last point, the Official Languages Act. I have noticed on my trips on Canadian Airlines flights that just in the last month there has always been a bilingual flight attendant available. Prior to that, French-speaking people travelling from Montreal had difficulty finding a French-speaking flight attendant.

How do you feel about American airlines coming into the market and how would that affect our official languages service?

Ms Hillard: I will start from the top in terms of the poorly managed airline and how often we should bail them out. I would not like to put a number on it, but I certainly think we have bailed them out often enough. I would not want to see us bail them out yet again.

In terms of being poorly managed, their percentage of seats filled is about the same as the North American average. There must be something wrong if they cannot make that work. It is not that people are not travelling on Canadian Airlines, because they have the same number of seats filled as the other North American airlines. Somewhere they must be doing something wrong.

On the subject of control of the dominant airline, we are bound to come out of this situation with a dominant airline, even if it is not a total monopoly situation. If you want to encourage smaller, regional players, feeder airlines, foreigners in the marketplace, you are almost forced to skew the level playing field to enable them to compete without getting steamrolled by a major airline, especially one with really deep pockets such as the authors of these proposals have.

I believe you are absolutely right about the job losses. In the future, whichever of our airlines becomes dominant, we will gradually slip back into a similar number of employees per passenger mile flown as the Americans. That is the direction in which we are going. It is especially unfortunate since Air Canada won a major international quality service award last year.

présumer que si la proposition d'Onex est acceptée, on pourrait voir autant d'emplois perdus que dans le cas de la proposition d'Air Canada?

Vous avez mentionné qu'on n'accordait pas beaucoup d'attention au service en vol ainsi qu'aux services dans les aéroports, à l'arrivée et au départ. Je sais très bien de quoi vous parlez. J'ai déjà attendu pendant des heures au comptoir d'un transporteur aérien pour obtenir une carte d'embarquement et c'est la même situation quand on attend ses bagages.

L'un de nos autres transporteurs aériens, je ne le cacherai pas, c'est Air Canada. On est servi très rapidement, comparativement au comptoir de Canadien, et je parle de mes expériences à Dorval.

J'aimerais aborder une dernière question, soit la Loi sur les langues officielles. J'ai remarqué lors de mes voyages à bord de vols de Canadien il y a moins d'un mois qu'il y avait toujours un agent de bord bilingue. Auparavant, les francophones voyageant à partir de Montréal avaient de la difficulté à trouver un agent de bord qui parlait français.

Que pensez-vous de l'arrivée d'American Airlines dans notre marché et des répercussions que cette entrée aurait sur le service dans nos deux langues officielles?

Mme Hillard: Je commencerai par le début, soit le nombre de fois qu'on devrait renflouer une ligne aérienne qui est mal administrée. Je ne voudrais pas donner exactement le nombre de fois, mais je crois que nous avons déjà fait plus que notre part. Je ne voudrais pas qu'on la renfloue à nouveau.

Pour ce qui est de la mauvaise administration, le pourcentage de sièges occupés pour cette ligne aérienne est à peu près le même que la moyenne en Amérique du Nord. Il y a certainement quelque chose qui cloche si cette ligne aérienne ne peut pas se tirer d'affaire dans ces circonstances. Ce n'est pas que les gens ne voyagent pas avec les Lignes aériennes Canadien, parce qu'elles comptent le même nombre proportionnel de passagers que les autres lignes aériennes nord-américaines. Il y a quelque chose qui ne tourne pas rond quelque part.

Pour ce qui est du contrôle de la ligne aérienne dominante, il est clair qu'on se retrouvera avec une ligne aérienne dominante, même s'il n'existe pas un monopole complet. Si vous voulez encourager les plus petits intervenants, les intervenants régionaux, les transporteurs aériens d'apport, les intervenants étrangers sur le marché, vous devez pratiquement assurer des règles du jeu uniformes pour leur permettre de livrer concurrence sans qu'ils se trouvent écrasés par une grande ligne aérienne, particulièrement une ligne aérienne qui dispose de ressources financières importantes comme c'est le cas pour ceux qui ont formulé ces propositions.

Je crois que vous avez raison en ce qui a trait aux pertes d'emplois. Peu importe la ligne aérienne qui deviendra dominante, nous nous retrouverons éventuellement avec le même nombre d'employés par voyageur-mille qu'on retrouve aux États-Unis. C'est ce qui va se produire. C'est tout particulièrement regrettable puisque Air Canada a gagné un prix international pour la qualité du service l'année dernière.

In response to your comments on customer service at the airport, that has been totally ignored throughout this debate. We need to be setting some benchmarks. Maybe we need "mystery flyers" out there timing things and looking at the current situation.

One prime example is the chaos that occurred last January during the storm in Toronto. I do not know whether Air Canada had more passengers than Canadian, but the complaints at that time were all about Air Canada and the poor way they handled their customers. They lost many passengers. They had to launch a really aggressive marketing scheme to get some of them back.

If you look at Terminal 3 in Toronto where all the competitive international desks are at one end, and you are now going to have the non-competitive, domestic desks at the other end, when there is a problem, where do you think your staff will be? They will not be helping these poor Canadians, they will be helping the people who next time might fly on Delta or United or one of the other big, foreign airlines.

We must look very carefully at this subject. A completely separate study could be conducted on what are acceptable service standards, how are they going to be enforced and who is going to monitor them? What sort of arbitration, customer complaint, ombudsman and consumer redress systems will there be?

We do not have to reinvent the wheel. There are many things you can look at in Canada that already exist to deal with that, but so far our discussions have not encompassed those subjects. When we talk about service, we only seem to be talking about servicing small communities.

In terms of your concerns on official languages, I could not agree more. I unfortunately do not speak French, but while returning from France with my daughter a couple of years ago there was a problem with what we now call "air rage" on the plane and my daughter actually had to translate for the flight attendant. The flight attendants on an Air Canada flight from Paris to Toronto could not communicate with the French passengers and my 20-year-old daughter had to step in and translate difficult instructions like telling people that if they did not stop drinking and sit down, she was going to close the bar.

We should start looking at customer service now. We should look at the current service and make sure that it does not slip below those levels in the future. That is the first step on that road.

Senator Maheu: On the language issue, do you agree that American airlines would have enormous difficulty in meeting our two official languages requirements?

Ms Hillard: Yes, I do agree. However, it is not just the two official languages. We are a multicultural country. We are not a melting pot like the U.S. In Winnipeg, the second most frequently

En réponse à vos commentaires sur les services offerts aux consommateurs à l'aéroport, on n'a pas du tout abordé la question dans cette discussion. Il faut établir des points de repère. Peut-être nous faudrait-il des «passagers anonymes» qui calculeraient la qualité du service.

Un parfait exemple est ce qui s'est produit en janvier dernier pendant la tempête à Toronto. Je ne sais pas si Air Canada avait plus de passagers que Canadien, mais à ce moment-là on s'est plaint d'Air Canada et du mauvais traitement qu'avaient reçu ses passagers. En fait, Air Canada a perdu nombre de passagers. La ligne aérienne a dû lancer une campagne de marketing très énergique pour récupérer certains de ses clients.

Pensez à l'aérogare 3 à Toronto où tous les guichets pour les vols internationaux, fort concurrentiels, se trouvent à une extrémité et tous les guichets pour les vols intérieurs ne suscitant pas vraiment de concurrence se trouvent à l'autre; s'il y a un problème, où pensez-vous que les employés se rendront? Ils n'iront pas aider les pauvres Canadiens, mais ceux qui la prochaine fois voyageront peut-être avec Delta, ou United, ou une des grandes lignes aériennes étrangères.

Il faut étudier la question de très près. Il faudrait procéder à une étude distincte de ce qu'on juge être des normes de service acceptables, de la façon dont on assurera l'application de ces normes et du groupe qu'on choisirait pour en assurer l'application. Quelle sorte de système d'arbitrage, de plainte des consommateurs, de défenseur des intérêts du consommateur existera-t-il?

Il n'est pas nécessaire de réinventer la roue. Vous pouvez étudier nombre de systèmes qui existent déjà au Canada pour composer avec ce genre de problème; cependant, jusqu'à présent, on n'a pas abordé ces sujets dans la discussion. Lorsque nous parlons de service, on ne semble que parler des services aux petites collectivités.

Pour ce qui est de votre préoccupation à l'égard des langues officielles, je suis parfaitement d'accord avec vous. Malheureusement, je ne parle pas français, mais lorsque je suis revenue de France avec ma fille il y a environ deux ans, il y a eu un problème avec ce qu'on appelle la «colère dans le ciel» à bord de l'avion et ma fille a en fait dû traduire pour l'agent de bord. Les agents de bord d'Air Canada pour un vol de Paris vers Toronto ne pouvaient pas communiquer avec les passagers français et ma jeune fille de 20 ans a dû intervenir et traduire les instructions assez complexes comme disant aux gens que s'ils n'arrêtaient pas de boire et ne s'assoient pas, elle allait cesser de servir des boissons alcoolisées.

Nous devrions commencer tout de suite à envisager le service à la clientèle. Nous devrions voir ce qu'il est maintenant et nous assurer qu'il ne tombe pas en dessous de ces niveaux plus tard. C'est la première chose à faire.

Le sénateur Maheu: Relativement à la langue, ne pensez-vous pas qu'American Airlines aurait beaucoup de mal à satisfaire à nos exigences relatives aux deux langues officielles?

Mme Hillard: En effet. Cela ne touche cependant pas seulement les deux langues officielles. Nous sommes un pays multiculturel. Notre société n'est pas un creuset comme la société

spoken language is not French, it is Ukrainian. In Winnipeg you can often find a flight attendant who speaks Ukrainian or Tagalog or whatever the passenger needs.

Senator Maheu: I would point out that there are only two official languages in Canada.

[Translation]

Senator Losier-Cool: I would like to follow up on Senator Maheu's comments. I refer to the bottom of page 7 of your document where mention is made of "where necessary" or "lorsque cela le justifie".

It is fundamentally important for a consumer association representing all Canadians to uphold in principle the provisions of the Official Languages Act. I do not feel that mentioning this is appropriate and I would like to know your views on the subject.

[English]

Ms Hillard: The "where necessary" applies to enhancement, enhancement where necessary. There may be places where enhancement is not needed. As you can tell, I am not bilingual enough to know where it needs enhancing. Our service may be adequate in some places but need fixing in others. Yes, we should be bilingual everywhere. We fully recognize and acknowledge the official languages legislation. However, there are places where it may already need enhancement.

Senator Adams: Ms Hillard, in your brief you mention that you are concerned about people from Nunavut and the territories. We do not have the same services as people in the south. We do not have any highways or railways or buses or anything like that. People must rely on airlines.

I am glad to learn that you are concerned about people living in the North and how a change in these services will affect their lives.

First Air is owned by natives and is very successful. If Canadian Airlines goes bankrupt, we will have only First Air.

I could not make an advance booking to come to Ottawa to attend this committee meeting, so my ticket from Rankin Inlet to Ottawa via Winnipeg cost \$1,800 one way. I travelled to Europe about 10 years ago and it cost me about \$600. For the cost of a one-way ticket to Rankin Inlet, I could go to Europe five or six times.

People working in the North do not earn more than people working down south. If they work for the government, the government will pay their way to Winnipeg and from there they are on their own.

I have been on the Transport and Communications Committee for 20 years and there have been many changes in that time. NAV CANADA has taken over airports in the communities and airlines have had to increase their rates. The landing fee is the same for a 737 as for a Cessna 180, although a 737 can carry 100 passengers and a Cessna 180 can carry only two. The

américaine. À Winnipeg, le plus souvent, la deuxième langue n'est pas le français, mais l'ukrainien. À Winnipeg, on peut souvent trouver un agent de bord qui parle ukrainien, tagal ou une autre langue que parle un voyageur.

Le sénateur Maheu: Je vous signale qu'il n'y a que deux langues officielles au Canada.

[Français]

Le sénateur Losier-Cool: Mon commentaire fait suite à celui du sénateur Maheu. Je fais référence au bas de la page 7 de votre document, où on peut lire la mention «lorsque cela le justifie» ou «where necessary».

Il est essentiel, pour une association de consommateurs représentant tous les Canadiens, d'avoir comme principe le respect de la Loi sur les langues officielles. Je crois que cette mention n'a pas sa place, et j'aimerais connaître votre position à ce sujet.

[Traduction]

Mme Hillard: Les mots «lorsque cela le justifie» s'appliquent à l'amélioration. Il peut y avoir des secteurs où on n'a pas besoin d'amélioration. Comme vous pouvez le voir, je ne suis pas assez bilingue pour savoir dans quels secteurs il faudrait améliorer le service. Il est peut-être satisfaisant dans certains secteurs, mais devrait être amélioré dans d'autres. Nous devrions certainement être bilingues partout. Nous respectons tout à fait la Loi sur les langues officielles. Il y a cependant des endroits où l'on devrait peut-être améliorer le service.

Le sénateur Adams: Madame Hillard, vous dites dans votre mémoire que vous vous inquiétez des habitants du Nunavut et des territoires. Nous n'avons pas les mêmes services que les habitants du Sud. Nous n'avons pas de routes, de chemins de fer, d'autobus ou quoi que ce soit du genre. Nous comptons sur les lignes aériennes.

Je suis heureux d'apprendre que vous vous préoccupez des habitants du Nord et de la façon dont un changement de service peut toucher leur vie.

First Air appartient aux autochtones et fonctionne très bien. Si Canadien fait faillite, il ne nous restera que First Air.

Je n'ai pas pu réserver d'avance pour le vol jusqu'à Ottawa pour assister à la séance du comité, ce qui veut dire que mon billet à partir de Rankin Inlet jusqu'à Ottawa en passant par Winnipeg m'a coûté 1 800 \$ pour le simple aller. Il y a 10 ans, j'étais allé en Europe et cela m'avait coûté environ 600 \$. Je pourrais aller en Europe cinq ou six fois pour le prix d'un simple aller à Rankin Inlet.

Ceux qui travaillent dans le Nord ne gagnent pas plus que ceux qui travaillent dans le Sud. S'ils travaillent pour le gouvernement, le gouvernement paie leur billet jusqu'à Winnipeg et ils doivent payer le reste eux-mêmes.

Cela fait 20 ans que je siège au comité des transports et des communications et bien des choses ont changé pendant cette période. NAV CANADA a pris en charge les aéroports et les lignes aériennes ont dû augmenter leurs tarifs. La taxe d'aéroport d'arrivée est la même pour un 737 que pour un Cessna 180, même si le 737 peut transporter 100 voyageurs et un Cessna 180 n'en

government subsidizes fuel costs in the North, so why should it cost three times as much to fly there as it does in the south?

Ms Hillard: You would have to ask NAV CANADA that.

One issue that I perhaps did not emphasize strongly enough in my remarks is that in the North, air transport is the only way to bring freight in, unless you happen to be in an area where there are winter roads. Therefore, there is added cost to everything you purchase.

Senator Adams: I checked freight rates. Canadian Airlines charges \$3.80 a kilo from Ottawa to Rankin Inlet. First Air charges \$6.40 per kilo. That is a big difference. From Winnipeg, First Air charges approximately \$3 per kilo. From Ottawa to Baffin Island, they charge over \$6 per kilo, because there is no competition.

Senator LeBreton: I have no biases on this issue. I am totally open-minded, but I believe, like many Canadians, that Canada cannot sustain two major airlines both operating domestically and internationally. I do not think we are well-served by trading horror stories or success stories, pitting one airline against the other. I am sure that we have all had good and bad experiences with both airlines.

Does your membership believe that only one major airline can survive, and do views on a solution differ between the west and the east?

Ms Hillard: No, views do not differ between the east and the west. We are fairly harmonious on not wanting a monopoly but recognizing that that seems to be where we are going. There are very similar concerns in the east and the west. The one area in which we are not entirely of one view is the Canadian ownership rule. Some people get very nationalistic and are more concerned about having everything Canadian than about having effective competition.

No, there is not a difference of views. On our trade committee, which looked at this issue, we have people from Alberta, Manitoba, and the East Coast.

Senator LeBreton: There is not great concern about job losses in different regions; for instance, with Canadian Airlines in the west?

Ms Hillard: In fact our Alberta members seem the most frustrated with the way in which Canadian Airlines has managed itself.

Senator LeBreton: Yet when the Onex proposal was advanced in August, one of the first reactions was from the Premier of Alberta, who seemed to be generally supportive of the emergence of one major airline. I sensed that he thought it was a way to save Canadian.

transporte que deux. Le gouvernement subventionne le coût du carburant dans le Nord. Comment se fait-il que cela coûte trois fois plus cher de s'y rendre que ce qu'il en coûte d'aller dans le Sud?

Mme Hillard: Vous devriez poser la question à NAV CANADA.

Une question sur laquelle je n'ai peut-être pas suffisamment insisté, c'est que dans le Nord, le transport aérien est la seule façon de faire venir des marchandises, à moins que ce soit quelque part où il y a des routes d'hiver. Cela ajoute au coût de tout ce que vous achetez.

Le sénateur Adams: J'ai vérifié les tarifs marchandises. Canadien fait payer 3,80 \$ le kilo d'Ottawa à Rankin Inlet. First Air fait payer 6,40 \$ le kilo. C'est une grosse différence. À partir de Winnipeg, First Air réclame environ 3 \$ le kilo. D'Ottawa à la terre de Baffin, First Air fait payer plus de 6 \$ le kilo parce qu'il n'y a pas de concurrence.

Le sénateur LeBreton: Je n'ai aucun préjugé sur cette question. J'ai l'esprit tout à fait ouvert, mais je suis convaincue, comme bien des Canadiens, que le Canada ne peut pas soutenir deux grandes lignes aériennes au niveau national et international. Je ne pense pas que ce soit vraiment utile de raconter des histoires d'horreur ou de parler de grands succès et d'essayer de comparer une ligne aérienne à l'autre. Je suis certaine que nous avons tous eu de bonnes et de mauvaises expériences avec les deux lignes aériennes.

Vos membres croient-ils qu'une seule grande ligne aérienne puisse survivre, et les vues quant à une solution diffèrent-elles entre l'Ouest et l'Est?

Mme Hillard: Non, les vues ne diffèrent pas entre l'Est et l'Ouest. Nos avis concordent assez bien: nous ne voulons pas de monopole, mais nous reconnaissons que c'est ce vers quoi nous semblons nous acheminer. L'Est et l'Ouest ont des préoccupations très similaires. Le seul aspect sur lequel nous ne nous entendons pas complètement, c'est la règle de propriété canadienne. Certaines personnes deviennent très nationalistes et tiennent davantage à ce que tout soit canadien plutôt que d'avoir une véritable concurrence.

Non, il n'y a pas de divergence d'opinions. Notre comité du commerce, qui a examiné cette question, comptait des représentants de l'Alberta, du Manitoba et de la côte Est.

Le sénateur LeBreton: Les pertes d'emploi dans différentes régions ne sont pas un grave sujet d'inquiétude; par exemple, avec les Lignes aériennes Canadien dans l'Ouest?

Mme Hillard: En fait, nos membres de l'Alberta semblent les plus frustrés par la façon dont les Lignes aériennes Canadien ont administré leurs affaires.

Le sénateur LeBreton: Pourtant, lorsque la proposition d'Onex a été présentée en août, l'une des premières réactions a été celle du premier ministre de l'Alberta, qui semblait généralement favorable à l'émergence d'une seule grande ligne aérienne. J'ai eu l'impression qu'il croyait que c'était un moyen de sauver Canadien.

Ms Hillard: Our people are not politicians; they are ordinary, grassroots, volunteer consumers and they are looking at it from a grassroots consumer perspective rather than a regional political perspective.

Senator LeBreton: It is your view that consumers would be the big losers if either the Onex or the Air Canada proposal were to be successful?

Ms Hillard: Consumers are going to be the big losers in a monopoly situation. No matter which proposal is successful, we will be the losers.

Senator LeBreton: Both Air Canada and Onex purport to be very cognizant of consumers' views and people are assuming things without hearing an explanation of how they plan to compete and how they will support regional airlines. Are we jumping to conclusions too quickly?

Ms Hillard: We have asked both Onex and Air Canada a lot of questions. From our perspective, there seems to be a lack of depth on consumer issues. They have scratched the surface but have not dug down to see how they will make it work. I asked the representative from Air Canada how they could think of operating three competing airlines. There is all this talk about service, but what about customer service? There has been no thought given to benchmarking what they are doing for consumers now. Have they thought about how to keep the ombudsman independent? How will he report back? What will be the complaint or redress system for consumers? Those questions do not seem to have gone through their process at the moment.

In fact, Onex employed a law professor from the University of Toronto who, in the 1970s, was a vice-president of our association. We met with him and he could not address these questions. A couple of days before they were published, he was helping Onex frame their principles. He could not answer most of these questions. For example, we asked: "On which fares will you lock in the prices?" It is a little unnerving to see this thing rushing downhill without the in-depth study of the issues that are of great concern to consumers.

Senator LeBreton: Perhaps that will be the happy result of all this.

Senator Spivak: I want to compliment you on your brief. You have touched upon the major issues, which are competitiveness, foreign ownership, and quality of service. I have some questions on each of those points. However, my major concern at the moment is the process. Perhaps you could give us your point of view on that issue.

What had been our two-airline policy was changed into a government-sponsored monopoly situation without the involvement of the Competition Bureau. The advice of Parliament was not sought and there certainly was no input from the public. The reason given was the extraordinary circumstances. As you pointed out, the extraordinary circumstances probably were not

Mme Hillard: Nos membres ne sont pas des politiciens; ce sont des consommateurs ordinaires, de la base, bénévoles qui examinent cette question sous l'angle du simple consommateur et non dans une perspective politique régionale.

Le sénateur LeBreton: Croyez-vous que les consommateurs seraient les grands perdants si la proposition d'Onex ou d'Air Canada était retenue?

Mme Hillard: Les consommateurs seront les grands perdants dans une situation de monopole. Peu importe la proposition qui sera retenue, nous serons les perdants.

Le sénateur LeBreton: Air Canada et Onex prétendent être très au courant de l'opinion des consommateurs et les gens supposent certaines choses sans qu'on leur ait expliqué comment ils prévoient exercer une concurrence et comment ils appuieront les lignes aériennes régionales. Est-ce que nous sautons trop rapidement aux conclusions?

Mme Hillard: Nous avons posé à Onex et à Air Canada beaucoup de questions. À notre avis, ces deux sociétés ne semblent pas avoir approfondi les questions qui touchent les consommateurs. Elles n'ont fait qu'effleurer la surface, mais n'ont pas étudié la question de façon approfondie pour voir comment cela marchera. J'ai demandé aux représentants d'Air Canada comment on envisage d'exploiter trois lignes aériennes concurrentes. On n'arrête pas de parler du service, mais qu'en est-il du service aux consommateurs? Ils n'ont pas songé à évaluer les services qu'ils offrent à l'heure actuelle aux consommateurs. Ont-ils songé à garder l'ombudsman indépendant? Comment fera-t-il rapport? En quoi consistera le système de plaintes ou de redressement à l'intention des consommateurs? Pour l'instant, ils ne semblent pas avoir abordé ces questions dans le cadre de leur processus.

En fait, Onex a retenu les services d'un professeur de droit de l'Université de Toronto qui, dans les années 70, était l'un des vice-présidents de notre association. Nous l'avons rencontré et il ne pouvait pas répondre à ces questions. Quelques jours avant leur publication, il aidait Onex à élaborer ses principes. Il était incapable de répondre à la plupart de ces questions. Par exemple, nous lui avons demandé: «Pour quels tarifs allez-vous geler les prix?» C'est un peu troublant de voir à quel point on se précipite sans avoir fait une étude approfondie des questions qui préoccupent sérieusement les consommateurs.

Le sénateur LeBreton: Ce sera peut-être l'heureux résultat de tout cela.

Le sénateur Spivak: Je tiens à vous complimenter pour votre mémoire. Vous avez abordé les grandes questions qui sont la concurrence, le contrôle étranger et la qualité du service. J'ai certaines questions sur chacun de ces points. Cependant, ce qui me préoccupe surtout pour l'instant, c'est le processus. Vous pourriez peut-être nous donner votre avis là-dessus.

Notre politique précédente axée sur l'existence de deux lignes aériennes a été changée en une situation de monopole parrainée par le gouvernement sans la participation du Bureau de la concurrence. Ni le Parlement ni le public n'ont été consultés. On a donné comme raison les circonstances extraordinaires. Comme vous l'avez souligné, ces circonstances extraordinaires n'existaient

there, any more than they had been since 1992 or before that. The issue is the deadline that we have to meet. The minister wants a report and the bill to go through by Christmas. All of the alternatives could have been canvassed, including the lead up to this, a year or two ago. You mentioned the Australian situation in this vein.

There is more to this question of restructuring the airlines than just this huge fight between two global alliances and Air Canada or Onex. What do you think of the deadline? Would we not be well advised, no matter what the deadline is, to canvass all these alternatives in Parliament? That might be done through the Competition Bureau looking at these mergers at that stage and then giving us their advice. Of course we will have legislation, regardless of their advice, on which the minister will decide.

Ms Hillard: The one-page document that we provided and that is attached to the front of our detailed brief best answers your concerns. That sets out the heart of our concerns. Whether or not the suspension of section 47 was politically activated, that is the way it appears to the Canadian public. The Competition Bureau is at arm's length from the government, although the minister will always make the final decision. We always support those boards that are at arm's length from the government, such as public utility boards, the CRTC, and others. These sorts of tribunals appear to be less political. They are transparent and accessible to the Canadian public. As I say, we have been well served by the Competition Bureau over the last few years. The U.K. is in the process of setting up a competition bureau at the moment. The person responsible for its implementation has come to Canada to talk to people like us.

When we received Mr. von Finckenstein's brief today, I saw that he covered the points we wanted to see covered. It reinforces for us that that is the ideal way to go for consumers. If Mr. Collenette did that, he might be able to recover a little from the appearance of political consideration in what he has done to date.

Senator Spivak: With regard to foreign ownership, my understanding is that there is an exemption for Air Canada in NAFTA. It is listed at 10 per cent, and 25 per cent for foreign ownership of domestic airlines. If there is discrimination against foreign investors, that would be a violation of the trade treaty that could nullify the exemption. Have you looked at that issue?

Ms Hillard: I must admit I have not looked at that issue. However, we have looked at the cessation of the discussions on the Open Skies policy, which might be a solution to our problem by letting American airlines fly Canadians through one of their hubs, or through cabotage, even if we cannot have a two-way street.

probablement pas, pas plus qu'elles n'existaient depuis 1992 ou avant cette date. Le problème, c'est l'échéance que nous devons respecter. Le ministre veut un rapport et veut que le projet de loi soit adopté d'ici Noël. Toutes les solutions de rechange auraient pu être envisagées il y a un an ou deux, y compris celle qui a mené à la situation présente. Vous avez mentionné la situation de l'Australie à cet égard.

Cette question de restructuration des lignes aériennes comporte d'autres aspects que simplement cette énorme bagarre entre deux alliances mondiales et Air Canada ou Onex. Que pensez-vous de l'échéance? N'aurions-nous pas intérêt, quelle que soit l'échéance, à envisager toutes ces solutions de rechange au Parlement? Cela pourrait se faire par l'intermédiaire du Bureau de la concurrence qui examinerait ces fusions à ce stade et nous donnerait son avis. Bien entendu, nous aurons une loi, quel que soit son avis, sur laquelle le ministre devra se prononcer.

Mme Hillard: Le document d'une page que nous vous avons fourni et qui est annexé au début de notre mémoire détaillé répond le mieux à vos préoccupations. On y énonce quelles sont nos préoccupations premières. Que la suspension de l'article 47 ait été un geste politique ou non, c'est l'impression qu'en a le public canadien. Le Bureau de la concurrence fonctionne de façon indépendante du gouvernement, même si la décision finale relèvera toujours du ministre. Nous appuyons toujours ces organismes qui fonctionnent de façon indépendante du gouvernement, comme les organismes de services publics, le CRTC, et d'autres organismes. Ces types de tribunaux semblent moins politiques. Ils sont transparents et accessibles au public canadien. Comme je l'ai dit, nous avons été bien servis par le Bureau de la concurrence ces dernières années. Le Royaume-Uni est en train de mettre sur pied un bureau de la concurrence. Le responsable de sa mise en oeuvre est venu au Canada pour parler à des gens comme nous.

Lorsque nous avons reçu le mémoire de M. von Finckenstein aujourd'hui, j'ai constaté qu'il a abordé les aspects que nous voulions voir aborder. Cela renforce notre conviction selon laquelle c'est la solution idéale pour le consommateur. Si M. Collenette optait pour cette solution, il pourrait dissiper un peu cette impression de considération politique qu'il a donnée par ses agissements jusqu'à présent.

Le sénateur Spivak: En ce qui concerne la propriété étrangère, je crois comprendre qu'une exemption est prévue pour Air Canada dans le cadre de l'ALENA. Elle est de 10 p. 100, et de 25 p. 100 pour la propriété étrangère de lignes aériennes nationales. Si on fait preuve de discrimination envers les investisseurs étrangers, cela constituerait une violation du traité commercial qui annulerait l'exemption. Avez-vous examiné cette question?

Mme Hillard: Je vois avouer que je n'ai pas examiné cette question. Cependant, nous avons examiné la cessation des discussions sur la politique Ciel ouvert, qui pourrait être une solution à notre problème en laissant les lignes aériennes américaines transporter les Canadiens via l'une de leurs plaques tournantes, ou via le cabotage, même s'il nous est impossible d'obtenir la réciprocité.

Senator Spivak: I take it you are in favour of leaving the 10 per cent ownership rule in place so that there is widespread ownership.

Ms Hillard: That is right. We have not seen a logical reason to reopen that issue. We think this might be the time to reopen and discuss the 25 per cent rule.

Senator Spivak: In terms of the service quality issue, apparently the United States has 120 jobs per airplane. Air Canada has 145, Canadian Airlines has 197, and WestJet has 74. Have you looked at the connection between service quality, most definitely including safety, and the number of employees? Is there a level at which both safety and service quality are jeopardized?

I agree with you that Air Canada has an enviable reputation. I do not know why we seem to be fixing things that are not broken. Certainly, service on many of the American airlines does not compare with the service on Canadian airlines. You have only to look at Northwest and what happened during the storm. I am curious to know if you have done any study on the link between the number of jobs and service quality.

Ms Hillard: We do not have the resources to do an adequate research job. All we can do is come forward with anecdotal evidence. As you said, anyone who has flown on an American airline will immediately say that service on either of the Canadian airlines is eminently superior.

Senator Spivak: The issue is one of timing. It seems to me that AMR is not investing in Canadian for the good of their health. They are not likely to let Canadian go down the tubes quickly. I do not know why a government bailout is the only answer.

Would you be happy to see Parliament spend a good deal of time on this matter before the issue is concluded? That is a real concern for us. In that way, we could look at all of the alternatives, not just the alternatives that were forced upon us because of this precipitous decision.

Ms Hillard: I definitely agree it is an issue of timing. It does not have to drag out into a two-year-long Competition Bureau review. It can be done quickly and efficiently. We definitely need the open doors and more transparency.

Senator Kirby: In many of your comments you have emphasized the role of the Competition Bureau.

First, I wish to point out that the government — and Senator Poulin referred to this earlier — made it clear in the documents that were tabled with us by the minister last night that any agreement reached will be subject to the Competition Bureau review that you requested.

Second, I wish to correct something Senator Spivak said. The minister did not say that legislation would be passed by Christmas, he said it would be introduced by Christmas.

Le sénateur Spivak: J'en déduis que vous êtes favorables à ce qu'on maintienne la règle de propriété de 10 p. 100 afin que cette propriété soit aussi large que possible.

Mme Hillard: C'est exact. Nous ne voyons aucune raison logique de rouvrir ce dossier. Nous pensons qu'il est sans doute temps de revenir sur la règle de 25 p. 100 et d'en discuter.

Le sénateur Spivak: En ce qui concerne la qualité du service, apparemment les États-Unis ont 120 emplois par avion. Air Canada en a 145, les Lignes aériennes Canadien, 197, et WestJet, 74. Avez-vous examiné le lien qui existe entre la qualité du service, y compris bien sûr la sécurité, et le nombre d'employés? Y a-t-il un niveau auquel la sécurité et la qualité du service sont compromises?

Je conviens avec vous qu'Air Canada a une réputation enviable. Je ne comprends pas pourquoi nous semblons vouloir réparer quelque chose qui n'est pas brisé. Il est évident que le service assuré par de nombreuses lignes aériennes américaines ne se compare pas au service assuré par les lignes aériennes canadiennes. Il suffit de regarder ce qui s'est passé à Northwest pendant la tempête. Je me demande si vous avez fait des études sur le lien qui existe entre le nombre d'emplois et la qualité du service.

Mme Hillard: Nous n'avons pas les ressources nous permettant de faire des travaux de recherche satisfaisants. Tout ce que nous pouvons faire, c'est vous fournir des renseignements anecdotiques. Comme vous l'avez dit, quiconque a voyagé avec une compagnie aérienne américaine vous dira immédiatement que le service offert par l'une et l'autre des compagnies aériennes canadiennes est de loin supérieur.

Le sénateur Spivak: C'est une question de circonstances. Je ne pense pas qu'AMR investisse dans Canadien sans bonne raison. Elle ne va probablement pas la laisser faire faillite. Je ne vois pas pourquoi la seule solution serait que le gouvernement la renfloue.

Voudriez-vous que le Parlement se penche longuement sur la question avant qu'une décision ne soit prise? Cela nous préoccupe sérieusement. Ainsi, nous pourrions examiner toutes les solutions possibles et pas seulement celles qui nous ont été imposées à cause de cette décision précipitée.

Mme Hillard: Je suis certainement d'accord pour dire que c'est une question de circonstances. Il n'est pas nécessaire que le Bureau de la concurrence se livre à un examen qui durera deux ans. Cela peut être fait rapidement et efficacement. Il faudrait certainement une plus grande transparence.

Le sénateur Kirby: Vous avez beaucoup insisté sur le rôle du Bureau de la concurrence.

Je tiens d'abord à souligner que le gouvernement — et le sénateur Poulin en a parlé tout à l'heure — a clairement précisé dans les documents que le ministre a déposés auprès de nous hier soir que toute entente qui sera conclue fera l'objet de l'examen du Bureau de la concurrence que vous avez demandé.

Deuxièmement, je tiens à corriger une chose que le sénateur Spivak a dite. Le ministre n'a pas déclaré que la loi serait adoptée d'ici Noël, mais qu'elle serait présentée d'ici Noël.

Senator Spivak: You are correct. He said that we need to have legislation tabled by then.

Senator Kirby: The more interesting question relates to the 10 per cent rule. I have been opposed to a 10 per cent rule on a whole variety of industries in this country. My comment has nothing to do directly with the airline industry. The reason is simple. You said that you like the idea of avoiding a major shareholder — not a majority shareholder — because you think that has some implications for the way in which the firm is likely to operate. However, if you keep the 10 per cent rule, then you are saying that you are happy to let management run it, because there is no constraint on management in a widely held company. In a widely held company, management runs it. There is no way you can ever influence management because no one can ever obtain control of the board under the 10 per cent rule. What you have then is a self-perpetuating group that will simply run the airline or the company in their own interest. In this particular airline, you have virtually no shares held by management. The real question is: Do you think consumers are generally worse off with a company in which management is uncontrollable — and there is no way the board can ever confront them because you cannot have a controlling shareholder — and in which they have no investment? Or are consumers worse off with a situation where there is potential for a major shareholder, if not a majority shareholder? Presumably, there is some way you can get at him through the stock market. In either case, you have a problem. I am curious as to why you prefer one to the other.

My experience with widely held companies in which management knows there can be no controlling interest — and we can think of several industries that meet that test — is that that has not helped consumer service one iota.

Ms Hillard: We have not discussed the 10 per cent rule in the same depth that we have discussed the 25 per cent rule because we, like you, have been pushed to the wall on this. We are volunteers and information has been pouring in on all sides.

Senator Kirby: Your report is terrific, given the short time available.

Ms Hillard: I will certainly take your concerns back to the trade committee and see if we can clarify our position on that with someone who has more of an economics background.

Senator Kinsella: Focusing on that shortness of time that you have alluded to on a number of occasions this afternoon, this order was issued under the Canada Transportation Act on August 13. The government had the opportunity that day to contact the house leaders in the other place and the leadership in the Senate and convene Parliament the following week. However, that did not happen. The Senate returned to the chamber on September 7 and the government could have tabled the order then. Section 47 requires that it be tabled within seven sitting days of the date of its issuance in both Houses of Parliament. It was only after repeated requests by some of us in the Senate that on the day before we rose, it was tabled, followed by prorogation. Efforts to have the committee get down to work right away were not successful.

Le sénateur Spivak: Vous avez raison. Il a dit que la loi devrait être déposée d'ici là.

Le sénateur Kirby: La question la plus intéressante concerne la règle des 10 p. 100. Je me suis opposé à ce que l'on impose cette règle à diverses industries du pays. Mon commentaire ne se rapporte pas directement au transport aérien. La raison en est simple. Vous souhaitez qu'il n'y ait pas d'actionnaire prépondérant — donc pas d'actionnaire majoritaire — car cela se répercute, selon vous, sur la façon dont l'entreprise est gérée. Néanmoins, si vous maintenez la règle des 10 p. 100, vous laissez le conseil d'administration gérer l'entreprise, car aucune contrainte ne lui est imposée dans une société ouverte à un grand nombre d'actionnaires. C'est le conseil d'administration qui dirige. Vous n'avez aucun moyen d'exercer une influence sur lui, car personne ne peut avoir la haute main sur le conseil d'administration avec la règle des 10 p. 100. La ligne aérienne ou l'entreprise serait simplement gérée par un groupe qui le fera dans son propre intérêt. Dans le cas de cette compagnie aérienne, la direction ne détient pratiquement aucune action. Il s'agit alors de se demander s'il n'est pas encore pire pour les consommateurs d'avoir une entreprise dont le conseil d'administration échappe à tout contrôle du fait qu'il n'y a pas d'actionnaire majoritaire et qu'il n'a rien investi dans la société? Ou est-il pire pour les consommateurs qu'il puisse y avoir un actionnaire prépondérant sinon majoritaire? En principe, vous pouvez l'influencer par l'entremise du marché boursier. Dans un cas comme dans l'autre, cela pose un problème. Je serais curieux de savoir pourquoi vous préférez une solution à l'autre.

J'ai constaté que, lorsque vous avez une société ouverte dans laquelle il ne peut pas y avoir d'intérêt majoritaire — et il y en a plusieurs exemples dans l'industrie — les consommateurs n'ont absolument rien à y gagner.

Mme Hillard: Nous n'avons pas discuté de la règle des 10 p. 100 autant que de celle des 25 p. 100 parce que, comme vous, nous avons manqué de temps. Nous sommes des bénévoles et les renseignements déferlaient de tous bords tous côtés.

Le sénateur Kirby: C'est un excellent rapport étant donné le peu de temps dont vous disposiez.

Mme Hillard: Je vais certainement faire part de vos préoccupations à notre comité pour voir si nous pouvons clarifier notre position à ce sujet avec l'aide de quelqu'un qui a davantage de connaissances en économie.

Le sénateur Kinsella: Pour revenir au manque de temps auquel vous avez fait allusion à plusieurs reprises cet après-midi, ce décret a été émis le 13 août aux termes de la Loi sur les transports au Canada. Le gouvernement avait l'occasion, ce jour-là, de communiquer avec les leaders parlementaires de l'autre endroit ainsi que les leaders au Sénat pour convoquer le Parlement pour la semaine suivante. Mais il ne l'a pas fait. Le Sénat a repris ses travaux le 7 septembre et le gouvernement aurait pu alors déposer le décret. L'article 47 exige qu'il soit déposé devant chaque Chambre du Parlement dans les sept premiers jours de séance suivant sa prise. C'est seulement sur l'insistance d'un certain nombre d'entre nous, au Sénat, qu'il a été déposé la veille de la prorogation. Tous les efforts déployés pour que le comité se

Many of us were concerned with the time question and made efforts to deal with it.

Continuing with the time theme, there are about 13 days left under this present order and about 12 days left before shareholders in the private sector will be making some decisions, as they should. We are advised that there are at least two proposals. It is my sense that they will probably end up making amendments to the proposals before them, but at the end of the day they will make a decision. They could decide to accept one of the proposals, or the shareholders could decide to accept none of the proposals put forward. That scenario could occur in a matter of 13 days — that is, when this order runs out. You have stated in your excellent brief that you failed to see what extraordinary circumstances were afoot that justified the government using section 47 to issue that order and hold the competition mechanisms in abeyance. That is to say, you did not at that time, namely, on August 13, see any imminent disaster approaching.

In two weeks time, should the private sector not decide on any of the proposals that are presently before it, will the apprehension of imminent disaster or extraordinary disruption be less extraordinary or less imminent? If so, why? Do you have any advice for the government as to what it should do under that circumstance?

Ms Hillard: That would be the ideal time to put in place a good, public, transparent review of the best solution for Canadians, not for one of two big companies or for One World or STAR Alliance. Obviously the government must again play a role in this industry that they have not had to play for the last few years. There will have to be more regulation of one kind or another or more control. That announcement from Mr. Manley and Mr. Collenette came out at 4:30 on a Friday afternoon. It just happened that we were all at a meeting in Ottawa. The media caught up with us quite quickly. We had visions of them slicing up the country like a pie. That is what we thought they were going to do. We were then hit a month later with the Onex proposal and the American Airlines influence and now this vicious infighting.

If the shareholders vote with the best interest of Canadians at heart, as opposed to with their pocketbooks, and reject both of these, then the minister has the opportunity to say, "We have gone through all this and we have lots of ideas. How can we, in typical Canadian fashion, talk this through and come up with a solution that suits the needs of Canadians?" Canada's needs are quite different from those of other countries. One of the big issues is, if we have a strike in the airline industry — and we had one at Air Canada last year — and we only have one dominant carrier, what will happen? Are they going to declare that it is an essential service and not allow these people to strike? We medevac people out of remote areas, where we have fewer and fewer full-service hospitals. We also fly in perishable goods to those areas. What happens if there is a major strike? Do we just shut down? This is not like an airline industry in the U.S. or in Europe, where there is some alternate method for people to get around.

mettre immédiatement au travail ont été infructueux. Nous étions nombreux à nous préoccuper du manque de temps et à tenter d'y remédier.

Pour continuer sur le même sujet, il reste environ 13 jours avant l'échéance que prévoit ce décret et environ 12 jours avant que les actionnaires du secteur privé ne prennent une décision. Nous apprenons qu'au moins deux propositions leur ont été soumises. J'ai l'impression que les actionnaires finiront sans doute par modifier les propositions qui leur ont été faites, et ils devront prendre une décision. Ils pourraient décider d'accepter l'une des propositions ou encore de les rejeter toutes les deux. Ce scénario pourrait se dérouler dans 13 jours, c'est-à-dire lorsque ce décret expirera. Vous avez déclaré dans votre excellent mémoire que vous ne voyez pas quelles circonstances extraordinaires ont incité le gouvernement à invoquer l'article 47 pour prendre ce décret et suspendre ainsi les dispositions concernant la concurrence. Autrement dit, vous ne voyez pas quel était le désastre imminent qui s'annonçait à l'horizon ce jour-là, soit le 13 août.

Dans deux semaines, si le secteur privé décide de n'adopter ni l'une ni l'autre des propositions qui lui sont actuellement soumises, la perspective d'un désastre imminent ou d'une perturbation extraordinaire sera-t-elle moins extraordinaire ou imminente? Si c'est le cas, pourquoi? Que conseillerez-vous au gouvernement de faire dans ces circonstances?

Mme Hillard: Ce serait le moment idéal pour examiner de façon approfondie, publique et transparente la solution qui sera la meilleure pour les Canadiens et non pas pour l'une de ces deux grosses sociétés ou encore pour One World ou pour STAR Alliance. De toute évidence, le gouvernement va devoir à nouveau jouer dans cette industrie le rôle qu'il n'y joue plus depuis plusieurs années. Il va devoir resserrer la réglementation ou exercer un plus grand contrôle. M. Manley et M. Collenette ont fait leur déclaration à 16 h 30 un vendredi après-midi. C'était pendant que nous assistions tous à une réunion à Ottawa. Les médias nous ont rejoints très rapidement. Nous avions l'impression qu'ils allaient partager le pays comme un gâteau. C'est ce que nous pensions. Un mois plus tard nous avions sous les yeux la proposition d'Onex, l'influence d'American Airlines et maintenant cette lutte féroce que se livrent les deux adversaires.

Si les actionnaires votent dans l'intérêt des Canadiens au lieu de se préoccuper de leur portefeuille et s'ils rejettent les deux propositions, le ministre pourra dire: «Nous avons examiné cette question et reçu un tas de suggestions. Comment pouvons-nous, selon la tradition canadienne, discuter de tout cela afin de trouver une solution qui réponde aux besoins des Canadiens?» Les besoins du Canada sont très différents de ceux des autres pays. En cas de grève dans le transport aérien, comme celle d'Air Canada l'année dernière, si nous n'avons qu'un transporteur dominant, que se passera-t-il? Le gouvernement va-t-il déclarer qu'il s'agit d'un service essentiel et enlever le droit de grève aux employés? Nous faisons des évacuations sanitaires par avion dans les régions éloignées où il y a de moins en moins d'hôpitaux offrant des services complets. Nous transportons également par avion des denrées périssables vers ces régions. Qu'arrivera-t-il en cas de grève? Allons-nous simplement fermer les aéroports? Notre

Senator Kinsella: What advice would you give the minister in to trying to meet his responsibilities? Will you be advising him that what he thought was an extraordinary disruption is not true, or is it less true or more true? If it is true, what would be the logic behind not doing what he did on August 13 and issuing another order?

Ms Hillard: We do not feel it was an extraordinary circumstance. We had and we still have one of our major carriers on the verge of going bankrupt. We do believe there were alternatives other than section 47 in August. If everything is not worked out by the middle of November, we still believe there are other alternatives. It does not have to be conducted by a committee that drags on for five years.

Put realistic timelines on solving the problem. Call together some senators, some MPs, the stakeholders, the Competition Bureau. You people will have a wealth of information and suggestions by then, as will the Commons committee. The paper is flying. We will keep the forestry industry in business for a year with this. Faxes and e-mails are flying too. There is an awful lot of information to be assessed.

After some of the knee-jerk reactions and after the shareholders decide what they want or do not want, then the minister should call together the stakeholders — who are not necessarily the same as the shareholders — and have them do the typical Canadian thing, which is to come up with a solution that best meets the needs of Canadians.

Senator Kinsella: This committee has, in a sense, a double mandate. One mandate is to examine the order that has been tabled by the Senate with this committee. We also have the larger question before us. The minister indicated yesterday that he would like to have a report from both parliamentary committees by November 26.

Is that, in your opinion, a reasonable timeline for reasonable men and women to get their heads around this subject matter, without even having the opportunity to visit some of the different parts of our diverse and multiple-interest country? It would not be physically possible for my colleagues on this committee to visit many places outside Ottawa between now and November 26 and then write a report. These issues are very complicated but extremely interesting and obviously of fundamental importance in terms of the next many years.

As an example, one thought that goes through my mind is that the paradigm seems to be changing. I will ask you this question. In part, are we dealing with a trade-off between an open, competitive airline industry in Canada with minimum state or

situation ne se compare pas à celle des États-Unis ou à celle de l'Europe où les gens disposent d'autres moyens de transport.

Le sénateur Kinsella: Que suggèreriez-vous au ministre pour l'aider à assumer ses responsabilités? Iriez-vous jusqu'à lui dire que ce qu'il croyait être une perturbation extraordinaire ne l'est pas vraiment, ou ne l'est que dans une certaine mesure? S'il s'agit vraiment d'une perturbation extraordinaire, comment pourrait-on justifier de ne pas faire comme il l'a déjà fait le 13 août dernier, soit émettre un autre décret?

Mme Hillard: D'après nous, il ne s'agissait pas de circonstances extraordinaires. À l'époque, et c'est encore le cas aujourd'hui, un de nos grands transporteurs était à la veille de faire faillite. Nous croyons toujours qu'il y avait d'autres façons de faire au mois d'août dernier que d'invoquer l'article 47. Et si les dés ne sont toujours pas jetés vers la mi-novembre, nous continuons à croire qu'il existe d'autres solutions de rechange. Et il ne s'agit pas nécessairement de former un comité qui se prolongera pendant cinq ans.

Pour résoudre le problème, il vous faut un calendrier réaliste. Réunissez ensemble des sénateurs, des députés, les parties prenantes, le Bureau de la concurrence. Collectivement, votre comité aura d'ici là recueilli une masse d'information et reçu de nombreuses suggestions, tout comme ce sera le cas pour le comité de la Chambre des communes. Les documents circulent en quantité phénoménale, et cela fera vivre certainement l'industrie forestière pendant au moins un an. Les télécopies ainsi que les courriels circulent eux aussi en quantité industrielle. Cela vous fera énormément d'information à évaluer.

Après avoir recueilli certaines des réactions de pur réflexe et une fois que les actionnaires auront décidé de ce qu'ils veulent ou pas, le ministre devrait alors convoquer toutes les parties prenantes — qui ne sont pas toutes nécessairement des actionnaires — pour tenter d'aboutir à une solution typiquement canadienne, à savoir une solution qui répondrait de façon optimale aux besoins des Canadiens.

Le sénateur Kinsella: Notre comité a en quelque sorte un double mandat: d'abord, étudier le décret, comme nous l'a demandé le Sénat. Mais ensuite, nous devons nous pencher sur un enjeu beaucoup plus vaste. Le ministre a fait savoir hier qu'il s'attendait à recevoir un rapport des deux comités parlementaires d'ici le 26 novembre.

Cette échéance est-elle raisonnable, si l'on s'attend à ce que des hommes et des femmes de bonne volonté cernent correctement l'enjeu, sans avoir même la possibilité de se rendre dans les différentes régions d'un pays aussi diversifié que le nôtre et dont les intérêts sont à ce point multiples? En effet, il est matériellement impossible pour mes collègues du comité de se rendre dans toutes les régions intéressées d'ici le 26 novembre, puis de rédiger un rapport. Les questions dont nous sommes saisis sont très complexes, mais toutefois très intéressantes et de la plus grande importance pour les prochaines années.

Ainsi, il me vient à l'esprit que le paradigme semble changer. Je vous pose donc la question suivante. Faisons-nous face notamment à un choix entre, d'une part, une industrie aérienne canadienne ouverte et concurrentielle soumise à un minimum de

government regulation, as compared to, in the new terminology, a "dominant airline" in a more regulated environment? Is this the paradigm within which committee members and Canadians elsewhere must conceptualize this question?

Ms Hillard: It seems as though we are being driven to the point where we have no alternative with regard to the timeline. I am not sure about trailing all over the country. Hopefully you have senators from different parts of the country who could bring the perspectives here. Certainly that date does not give you much time for sober second thought, or even, in the other place, much time for first thought.

Yes, we are driven into one of the two alternatives. In fact, unless we look at foreign competition in Canada, which obviously cannot happen by the end of November, we have no alternative at this point. We must deal with a dominant airline. We must decide how to minimize the negative impacts of that situation.

The Chairman: Thank you both for your presentation.

Our next witnesses are from the Air Transport Association of Canada. Welcome.

Mr. Cliff Mackay, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada: Honourable senators, I will not read our brief. Rather, with your permission, I will simply highlight the key points.

The Air Transport Association of Canada is a trade association that represents commercial aviation in this country. We have about 300 members. We represent all aspects of commercial aviation, everything from the large national carriers, the future of which you have been discussing today, through to the charters, the regionals, the cargo operators, many flight schools, helicopter operators, et cetera.

If you look at all commercial aviation activity in Canada, our members would probably represent something in the order of 96 or 97 per cent of total revenues for the whole industry. We like to think that we represent their views reasonably well.

I want to add one caveat to my comments before I start. This is included early in our brief. It must be fairly obvious, from the description I have given, that our members have very different views on this subject matter. That being so, the association has a standing policy that when members have very differing views, particularly on competitive issues, we do not take a position in that context. I would ask the chair for your indulgence if, on some questions, I decline to be very precise, depending on the nature of the question.

Senator Spivak: Can you offer your own personal opinion?

Mr. Mackay: If you had invited me for my personal opinion, I would be here in that capacity.

réglementation de la part de l'État et, d'autre part, à un transporteur dominant, comme on dit aujourd'hui, évoluant dans un milieu plus réglementé? Est-ce là le paradigme dans lequel les membres du comité et l'ensemble des Canadiens doivent situer l'enjeu?

Mme Hillard: Il semble que nous soyons acculés au pied du mur et que nous n'ayons aucun choix quant à l'échéance. Je ne suis pas sûre que ce soit une bonne idée de parcourir le pays. J'imagine que le Sénat compte des représentants des différentes régions du Canada qui pourraient chacun apporter une perspective régionale aux délibérations du comité. L'échéance ne vous donne évidemment pas beaucoup de temps pour faire un deuxième examen objectif de la situation, puisqu'elle ne donne pas non plus beaucoup de temps de réflexion à la Chambre des communes.

Mais effectivement, nous faisons face à une alternative. À moins que nous n'options pour la concurrence étrangère au Canada, ce qui est évidemment impossible à envisager d'ici la fin de novembre, il n'y a pas de solution de rechange à l'heure qu'il est. Nous devons opter pour la solution du transporteur dominant, de même que décider comment réduire au minimum les conséquences négatives de ce choix.

La présidente: Merci à tous deux de votre comparution.

Nous accueillons maintenant l'Association du transport aérien du Canada. Bienvenue à vous.

M. Cliff Mackay, président-directeur général, Association du transport aérien du Canada: Honorables sénateurs, je ne lirai pas notre mémoire. Je préférerais, si vous le permettez, vous en signaler uniquement les faits saillants.

L'Association du transport aérien du Canada est une association professionnelle qui représente l'aviation commerciale du Canada et qui compte quelque 300 membres. Nous représentons tous les secteurs de l'aviation commerciale, depuis les grands transporteurs nationaux, dont vous discutez aujourd'hui l'avenir, jusqu'aux transporteurs par vols nolisés, en passant par les transporteurs régionaux, les transporteurs de fret, de nombreuses écoles de pilotage, les exploitants d'hélicoptères, et cetera.

Autrement dit, pour ce qui est de l'aviation commerciale canadienne, nos membres représentent de 96 à 97 p. 100 de tous les revenus de l'ensemble de l'industrie. Nous aimons à croire que nous les représentons raisonnablement bien.

D'entrée de jeu, j'aimerais vous faire part d'une réserve, que vous trouverez au début de notre mémoire. D'après ce que je viens de vous expliquer, vous comprendrez aisément que nos membres ont des opinions bien différentes sur la question. Or, notre association a pour politique de ne pas se prononcer sur les questions qui sont en litige parmi ses membres. Par conséquent, je vous demande d'être indulgents lorsque je refuserai d'être plus précis dans mes réponses à certaines de vos questions.

Le sénateur Spivak: Pourriez-vous nous faire part, dans ces cas-là, de votre opinion personnelle?

M. Mackay: Si vous m'aviez invité ici à titre personnel, je vous aurais fait part de mon opinion personnelle.

It is clear that the current situation is causing and will cause significant instability in the industry. The short-term implications of restructuring one or both of the major carriers will have an impact on the entire structure of the industry, not just on that particular tranche, and that is for obvious reasons.

The short-term impacts are not really up for debate. However, the longer-term impacts concern us as an association and they are much less clear in terms of the situation that will exist in 18 or 24 months from now. We would urge committee members to think about that in their deliberations.

Past history suggests that, given open market conditions, airlines tend to come and go in the marketplace. We have seen it in Canada, in the U.S., and in other markets around the world. Sustained success in our business seems to be a function of the quality of the business plan, the skills of the management and employees in the particular company, and the adequacy of financing. There have been good examples of both successes and failures in Canada in an open market. The conditions for new entrants in this country are never better than when the established players become too complacent and too lax in looking after the needs of their customers. We can point to some good examples of that here and in other countries.

Our key point in this context is that a long-term regulatory framework should not be used to respond to a short-term set of concerns. We would like to emphasize that point to committee members. It is too early to draw conclusions about what the competitive impacts will be for one very simple reason: we do not yet know which of these various proposals will see the light of day from a shareholder interest point of view. That is important.

Should shareholders decide in the next few weeks which plan will respond best to their interests, I feel the committee and the government would be in a better position to consider the public interest that stands to be affected and whatever remedies you feel are appropriate.

Speaking on behalf of our members, we urge the committee to be cautious in assessing the Canadian marketplace and in its consideration of any demands to modify the existing market-based regulatory structure and policy framework controlling our industry. We have been in the process of deregulation in Canada now for almost 15 years. It is important to note that over that time, there have been major changes in the structure of the industry and you need to keep that kind of time frame in mind.

Today our domestic industry market is essentially an open market. There are no barriers to prevent any licensed Canadian carrier from serving any Canadian city-pair or, for that matter, any city-pair in North America, as long as it is trans-border. Access to airports in Canada is not a major issue. Pearson is the only airport in the country that at certain hours has some restrictions on slots. There are significant expansion plans at airports across the

Il saute aux yeux que la situation actuelle est — et sera — une cause de grande instabilité pour notre industrie. La restructuration de l'un des grands transporteurs du Canada ou des deux aura des conséquences à court terme pour toute la structure de l'industrie aérienne, et pas seulement pour la société concernée, et ce pour des raisons évidentes.

Nous ne sommes pas ici pour débattre des répercussions à court terme. Toutefois, ce sont les répercussions à long terme qui intéressent notre association, mais elles sont beaucoup plus difficiles à cerner pour les 18 à 24 prochains mois. Nous vous exhortons à ne pas l'oublier dans vos délibérations.

L'expérience acquise laisse voir que, dans des conditions de libre marché, les lignes aériennes vont et viennent dans le marché, comme on a pu le voir au Canada, aux États-Unis, et ailleurs dans le monde. Dans notre industrie, une réussite durable semble dépendre de la qualité du plan d'affaires, de la compétence des gestionnaires et des employés d'une compagnie donnée, et de l'adéquation du financement. Ici même, dans le marché libre du Canada, nous comptons de bons exemples de réussites et d'échecs. Les conditions ne sont jamais meilleures pour les nouveaux intervenants que lorsque les sociétés établies deviennent nonchalantes et laxistes dans leur façon de respecter les besoins de leurs clients. Nous pouvons vous donner quelques exemples en ce sens — de ce qui se passe au Canada et ailleurs.

Le message clé que nous voulons vous transmettre, c'est que les modifications à long terme de la réglementation ne doivent pas servir à réagir à une préoccupation à court terme. Comprenez-nous bien là-dessus. Il est trop tôt pour tirer des conclusions sur les effets que la réorganisation pourra avoir en ce qui a trait à la concurrence, et ce pour une raison très simple: nous ne savons pas encore laquelle des diverses propositions aura l'heure de plaire aux actionnaires. Il est important de le comprendre.

Lorsque les actionnaires décideront, durant les prochaines semaines, du plan qu'ils considèrent comme étant le meilleur pour leurs intérêts, votre comité et le gouvernement du Canada seront alors mieux à même d'examiner les intérêts publics qui seront les plus menacés et de remédier à cette menace de la façon la plus appropriée.

Notre association, au nom de ses membres, demande instamment au comité d'être très prudent dans son évaluation du marché canadien et dans son examen de toute demande de modification de la structure actuelle de réglementation axée sur le marché et du cadre politique qui contrôlent notre industrie. Cela fait presque 15 ans aujourd'hui que le Canada vit la déréglementation de son secteur aérien. Au fil de ces 15 années, notre industrie a vécu des changements considérables de structure, mais cela s'est passé sur 15 ans.

Aujourd'hui, les compagnies aériennes canadiennes desservent un marché essentiellement ouvert. Rien n'empêche un transporteur canadien titulaire d'une licence d'assurer la liaison entre deux villes canadiennes, voire même entre deux villes d'Amérique du Nord, à condition qu'il s'agisse d'un service transfrontalier. L'accès aux aéroports canadiens ne pose pas de problèmes majeurs. L'aéroport Pearson est le seul au pays qui, à

country; therefore we do not anticipate that slot control will be an issue in the near future. Even in the United States, where congestion and delays are issues, most of those are not attributable to airport capacity problems. There are four exceptions to that: La Guardia, JFK, O'Hare, and Washington (Reagan). These are congested airports. Apart from that, in general, U.S. airports are not restricted by those sorts of issues.

We would just remind committee members to look at the capacity situation from a point of view of airports. We do not see any reason why, in Canada or in the U.S., given our understanding of existing capital plans, that this should become a major issue in the future. However, there will always be some airports where during certain times there will be congestion simply because the market demand is outstripping the capacity.

Governments should resist the temptation to use long-term changes in the regulatory environment to address a short-term problem. There will be inevitable dislocations brought on by restructuring and that will invite pressure from a number of quarters to introduce greater and new regulatory measures to the industry. We would advise you very strongly to think long and hard before you go down that road. It is a road that is counter-productive to creating a long-term, competitive industry, and we would also argue that it runs against the grain of international trends around the world.

Also, if you look back at the "good old days" of regulated transportation in this country, you will find that it was expensive, not customer oriented, and led to a situation where we did not have the right equipment flying on the right routes. We were nowhere near as efficient as we are today. We were not able, at that time, to provide anywhere near the range of choices to consumers that we can currently provide. The range of choices you have in flying from one point to some other point in Canada, or for that matter anywhere in the U.S. or around the world, is much greater than it once was.

I can remember being a public servant in this town and commuting to Washington. It was no fun. I spent many hours in the Syracuse airport. Thankfully, those days are behind us and we would not wish to return to them.

International routes today account for over half of our traffic in terms of revenue. It is simply not possible, in our view, to ask a highly regulated domestic industry to compete in a deregulated international marketplace, with all of the economic disciplines, production costs, et cetera, that that demands of companies. Again, it is very important to consider the international dimension in this context.

We believe Canada's current air policy is consistent with global trends. I have said that in the past two decades, the government has gradually removed economic regulation from commercial aviation within Canada, while at the same time moving towards a more open and competitive environment in the international

certaines heures, impose des restrictions relatives aux créneaux disponibles. Les aéroports font des projets d'expansion et par conséquent, nous ne prévoyons pas avoir dans un avenir rapproché des problèmes liés à ce contrôle des créneaux. Même aux États-Unis où il y a des problèmes de congestion et de retard, la plupart d'entre eux ne sont pas dus à une capacité aéroportuaire insuffisante. Il y a à cela quatre exceptions: La Guardia, JFK, O'Hare et Washington (Reagan). Ce sont des aéroports très achalandés. Mais, à part cela, les aéroports américains n'ont pas, en règle générale, de tels problèmes.

Je me permets de rappeler aux membres du comité qu'il faut évaluer la capacité du point de vue des aéroports. Étant donné ce que nous savons des projets d'immobilisation existants, nous ne voyons pas pourquoi cela deviendrait un problème à l'avenir au Canada ou aux États-Unis. Toutefois, il y aura toujours des aéroports qui seront très encombrés à certaines heures tout simplement parce que la demande est supérieure à la capacité.

Les gouvernements doivent résister à la tentation d'apporter des changements à long terme au régime réglementaire dans le but de régler un problème à court terme. La restructuration provoquera des bouleversements qui inciteront certains à réclamer de nouvelles mesures de réglementation plus strictes dans cette industrie. Nous vous conseillons d'y réfléchir à deux fois avant de choisir cette voie. Cela nuirait à la création d'une industrie durable et compétitive et nous irions même jusqu'à dire que cela irait dans le sens contraire des tendances internationales.

Par ailleurs, si vous pensez à «la belle époque» des transports réglementés au Canada, vous savez que le service était très coûteux et répondait mal aux besoins des voyageurs et que nous nous sommes retrouvés avec le mauvais choix d'équipement et des liaisons inadaptées à la demande. Nous étions loin d'être aussi efficaces qu'aujourd'hui. Nous ne pouvions pas, à l'époque, offrir aux voyageurs toute la gamme de choix qu'ils ont aujourd'hui. Les voyageurs ont beaucoup plus de choix s'ils veulent se rendre d'un endroit à un autre au Canada, voire même aux États-Unis ou ailleurs dans le monde.

Je me rappelle quand j'étais fonctionnaire dans cette ville et que je faisais la navette entre ici et Washington. Ce n'était pas la joie. J'ai passé de nombreuses heures à l'aéroport de Syracuse. Heureusement, cette époque est révolue et nous ne souhaitons pas un retour en arrière.

Aujourd'hui, nous tirons plus de la moitié de notre chiffre d'affaires de nos liaisons internationales. À notre avis, il n'est tout simplement pas possible d'attendre d'un secteur des transports aériens intérieurs très réglementé de soutenir la concurrence d'un marché international déréglementé étant donné la discipline économique, le contrôle des coûts de production, et cetera, que cela implique pour les transporteurs. Il est très important, je le répète, de ne pas oublier la dimension internationale de ce dossier.

Nous croyons que l'actuelle politique du Canada en matière de transport aérien est conforme aux tendances mondiales. J'ai déjà dit que depuis deux décennies, le gouvernement a allégé graduellement la réglementation économique de l'aviation commerciale au Canada tout en favorisant la mise en place d'un

sphere. Today, licensed Canadian commercial airlines are permitted to serve any domestic or trans-border city-pair market they choose, with no government intervention on prices, aircraft type, or frequency of operation. Airlines make their own decisions and operate in an open and competitive marketplace.

Governments have already removed economic regulation in domestic markets in the U.S., the European Union, Australia, and New Zealand, and they are moving in that direction in Asian jurisdictions. The U.S. alone has negotiated over 30 "open skies" agreements with countries around the world. We are not aware of any major country that is moving to regulate the air transport industry. The global trend is the other way.

Open markets, combined with new technologies, have revolutionized our industry. In Canada, removal of the domestic economic regulations and an open skies policy have dramatically increased the level of choice and the size of the marketplace available to Canadian carriers. At the same time, technological advances like e-tickets, Internet sales, and the arrival of new-generation aircraft such as the regional jet, have made a major difference in our ability to provide service.

A further innovation that has emerged in the last three to four years is the global alliances. STAR Alliance and One World, which are the two largest, have demonstrated how airline entrepreneurs and strategists can find new ways to get around the longstanding relationships between governments that have restricted their ability to access international markets. This has made a major difference to the range of options that we have been able to offer consumers, particularly in the last three or four years. It has also significantly improved our ability to be more productive and efficient because we have been able to combine, to some degree, the use of computer reservation systems and interlining to provide a better service.

Therefore, if all of this is so, and in general we see this as favourable, why do we have a crisis in the Canadian industry? It is partly because of the competition these developments have engendered. However, at the same time, we have also generated some home-grown pressures. Perhaps the most important one to flag for the committee is the privatization of the aviation infrastructure in this country, particularly in the last five to six years. I am sure you are all aware of the devolution of both airport and air navigation systems, as well as more minor services such as security, to user-pay models in the last number of years. Let me hasten to say that the industry is in favour of that policy because it does generate more businesslike management practices in those services.

Notwithstanding that, it has resulted in an enormous new cost burden being imposed on the industry all at once. Just to give you some examples, airport devolution has resulted in new costs to our industry of \$800 million-plus a year.

environnement plus compétitif et plus ouvert au niveau international. Aujourd'hui, les lignes aériennes commerciales canadiennes titulaires d'une licence peuvent offrir des liaisons intérieures ou transfrontalières entre deux villes, quelles qu'elles soient, sans que le gouvernement n'intervienne en ce qui a trait aux prix, au type d'aéronefs ou à la fréquence des liaisons. Les transporteurs aériens prennent leurs propres décisions et mènent leurs affaires sur un marché ouvert et compétitif.

Les gouvernements ont déjà éliminé la réglementation économique sur les marchés intérieurs aux États-Unis, dans l'Union européenne, en Australie et en Nouvelle-Zélande, et il en sera bientôt de même en Asie. Les États-Unis à eux seuls ont négocié plus de 30 accords «Ciel ouvert» partout dans le monde. À notre connaissance, aucun grand pays n'a l'intention de réglementer le transport aérien. La tendance mondiale va dans le sens contraire.

L'ouverture des marchés et les nouvelles technologies ont révolutionné notre industrie. Au Canada, grâce à l'élimination des règlements économiques sur le marché intérieur et à la politique Ciel ouvert, les transporteurs canadiens ont accès à un marché beaucoup plus vaste et on a vu une augmentation considérable du choix. En même temps, les progrès technologiques dont l'achat de billets par des moyens électroniques, les ventes sur Internet, la mise en service des aéronefs les plus récents, notamment l'avion de transport régional à réaction, ont eu une incidence importante sur notre capacité d'offrir des services.

Depuis trois ou quatre ans, nous assistons à une autre innovation, à savoir les alliances mondiales. STAR Alliance et One World, les deux plus importantes, ont montré que les entrepreneurs et les stratèges du secteur du transport aérien peuvent trouver des nouvelles façons de contourner les relations entre gouvernements qui depuis longtemps limitent leur accès aux marchés internationaux. Nous pouvons maintenant offrir plus de choix aux consommateurs, particulièrement depuis trois ou quatre ans. Nous pouvons aussi être beaucoup plus productifs et efficaces parce que nous avons réussi, dans une certaine mesure, à combiner les systèmes de réservation informatisés et les accords intercompagnies pour offrir un meilleur service.

Or, si tout cela est vrai, et en général la situation nous semble favorable, pourquoi y a-t-il une crise dans l'industrie canadienne? La réponse se trouve dans la concurrence qu'ont suscité ces changements. Mais, en même temps, nous avons aussi créé ici même nos propres pressions. La plus importante à signaler aux membres du comité est sans doute la privatisation de l'infrastructure aéroportuaire dans ce pays, surtout depuis cinq ou six ans. Vous êtes sans doute tous conscients de la dévolution des aéroports et des systèmes de navigation aérienne ainsi que de quelques services périphériques dont la sécurité, au profit de modèles de financement par l'utilisateur mis en place ces dernières années. Je m'empresse d'ajouter que l'industrie prend position en faveur de cette politique qui tend à favoriser l'adoption de pratiques de gestion plus efficaces.

Malgré cela, l'industrie a dû assumer tout d'un coup de nouveaux coûts considérables. À titre d'exemple, la dévolution des aéroports représente pour notre industrie des nouveaux coûts de plus de 800 millions de dollars par année.

Some highlights in that respect include the fact that the net subsidy to airports from the federal government used to run at approximately \$150 million a year, while government now receives over \$200 million in revenue to the treasury. That is a net, from our point of view, of \$350 million, and there is at least an additional \$500 million a year in costs associated with a large number of capital projects going on across the country.

In addition to that, the air navigation services have imposed an additional cost, which is now flowing through our income statements, of about another one-half billion a year.

I hasten to add that the industry generally sees NAV CANADA as a great success story. It certainly is from a customer point of view because it has already resulted in good service at lower cost. From the airlines' point of view, these costs are now showing up on our balance sheets and we have to deal with them at the same time as we are dealing with the competitive pressures I mentioned. So those issues are very real for us and need to be recognized.

I now move to some final comments. First, we think that the committee's deliberations should address what is in the best interests of creating a long-term, viable, competitive Canadian air transportation industry for the future. We believe that is synonymous with the public interest for a range of reasons: service to smaller communities in the country; our economic and competitive interests abroad and at home; and, frankly, knitting this country together and providing the widest range of service possible to Canadian consumers.

That is the fundamental point we would like to leave with you. There are a number of specific actions that you could consider in that context, apart from the fundamental point of not moving back to the good old days of command and control regulation. I have listed them in the brief. I do not want to take the committee's time to go through each one. However, essentially, if you view them as a package, they remove some significant costs being faced by the industry that do not contribute in any way to our competitiveness or productivity. We hope that the committee will look at those sorts of items in addition to the specifics of the advantages and disadvantages of one or other of the proposals that are currently on the table. It is very important that the committee try to take as broad a view as possible on this issue.

Senator Forrestall: I wanted to return to the question of the minister taking certain actions.

Did the ATAC have any sense of a building crisis, one that might warrant such an extraordinary step by government? Was there any premonition of this drastic move? Usually, we spend years going through this turnaround process; now we are doing it in months.

Mr. Mackay: In the sense of any kind of premonition of the particular decision, no, we were not consulted. We did not expect we would be.

Je rappelle en passant que déjà le gouvernement fédéral versait aux aéroports une subvention nette d'environ 150 millions de dollars par année tandis que le gouvernement reçoit maintenant plus de 200 millions de dollars de recettes. Pour nous, cela représente une différence nette de 350 millions de dollars auxquels s'ajoutent 500 millions de dollars additionnels par année en coûts associés à un grand nombre de projets d'immobilisations dans l'ensemble du pays.

Par ailleurs, les services de navigation aérienne représentent pour nous un coût additionnel d'environ un demi-milliard de dollars par année que nous devons maintenant inscrire à l'état des résultats.

Je m'empresse d'ajouter qu'en général l'industrie considère que NAV CANADA est une belle réussite. C'est certainement une réussite pour les consommateurs qui bénéficient déjà d'un bon service à moindre coût. Pour les transporteurs aériens, ces coûts sont maintenant inscrits au bilan et nous devons trouver le moyen de les absorber alors même que nous faisons face aux pressions compétitives dont j'ai déjà parlé. Ainsi, ces problèmes sont très réels pour nous et il faut qu'ils soient pris en compte.

J'aimerais maintenant faire quelques commentaires en guise de conclusion. D'abord, nous croyons que le comité doit tenter de déterminer ce qu'il convient de faire pour assurer la création d'une industrie canadienne du transport aérien compétitive et durable à long terme. Nous croyons que les intérêts du secteur du transport aérien coïncident avec l'intérêt public pour diverses raisons: service assuré aux plus petites collectivités du pays, préservation de nos intérêts compétitifs et économiques à l'étranger comme au Canada; et, bien franchement, unir le pays et offrir aux consommateurs canadiens le plus vaste choix de services possibles.

Voilà l'élément essentiel du message que nous vous avons livré. Dans ce contexte, vous pouvez envisager un certain nombre d'interventions précises à condition de ne pas faire de retour en arrière en rétablissant un régime de réglementation dirigiste. J'ai énuméré les interventions dans le mémoire. Je ne veux pas accaparer le temps du comité en les commentant une à une. Toutefois, si ces suggestions sont prises comme un tout, elles auraient pour effet d'alléger considérablement les coûts que doit assumer l'industrie et qui ne contribuent aucunement à l'amélioration de notre compétitivité ou de notre productivité. Nous espérons que le comité tiendra compte de ces éléments en plus d'évaluer les avantages et les inconvénients des deux propositions déjà mises de l'avant. Il est très important que le comité fasse une analyse aussi large que possible du dossier.

Le sénateur Forrestall: Permettez-moi de revenir à la question des mesures prises par le ministre.

L'ATAC avait-elle l'impression qu'il se préparait une crise suffisante pour justifier la prise de mesures extraordinaires par le gouvernement? Quelque chose laissait-il présager ces mesures draconiennes? Il faut d'habitude des années pour faire ces choses-là, et voilà que nous les faisons en quelques mois.

M. Mackay: Quant à savoir si nous avons été pressentis au sujet de la décision, non, nous n'avons pas été consultés. Nous ne nous attendions pas non plus à l'être.

There has been a general feeling in the industry that at some point in time — precisely when was always very difficult to nail down — we would probably see more restructuring, simply because of the intensity of the continuing competition.

There was a broadly held view in the industry that some further restructuring would take place. I cannot say whether or not August of this year was the precise point for the crisis. The government had information and took that decision.

Senator Forrestall: What impact will this restructuring have on airports that are still Canadian airports and those that have gone through the devolution process to not-for-profit organizations?

Someone mentioned earlier today that the same number of people will be flying and the same number of seats will be needed to accommodate them. One would expect that at some point there would be a return to normalcy. Could you comment on that?

Mr. Mackay: Most airport authorities would tell you they would anticipate a short-term disruption, probably not major, but not insignificant, in their revenue projections if there were a disruption of service even by way of a cessation of business or something of that nature. Most airport authorities would agree with your view that that would be relatively short term. Most of that revenue would be restored over time.

One area that deserves a little more careful thought is small airports in smaller centres. In that context, members of our association have held the view for quite some time that there are some viability problems that we need to address, regardless of this particular issue. This could simply exacerbate those problems to some degree. We believe that does require some further study and careful thought on what can be done to ensure that facilities are available in smaller centres.

Senator Forrestall: We do not have to extend the car drive to get to an airport?

Mr. Mackay: That is correct. In some parts of the country, the car drive can be a long one.

Senator Forrestall: To what degree do you believe restructuring will lead to greater re-regulation of the industry? We have only had a deregulated industry for probably 15 or 16 years now. Could you comment on that?

Mr. Mackay: I do not know the degree because that will be a matter for ministers and the government to decide. Our hope is that it will be minimal. Whatever parliamentarians decide, they need to do so along those lines. They should be minimal and as short-term as possible in order to return to what we believe is the right model, which is an open and free market. We believe that is the best way to provide service to the customer.

Senator Poulin: Mr. Mackay, in your presentation you explained very clearly on behalf of your members the instability that we are seeing in the industry now and about which we are all

L'industrie avait une vague impression qu'il y aurait probablement à un moment donné — et il est toujours difficile de préciser quand — une restructuration supplémentaire, ne serait-ce qu'à cause de l'intensité de la concurrence.

D'une façon générale, l'industrie estimait qu'il y aurait encore des mesures de restructuration. Je ne saurais dire si la crise s'est produite en août cette année ou à un autre moment. Le gouvernement possédait les renseignements et a pris la décision.

Le sénateur Forrestall: Quels effets cette restructuration aura-t-elle sur les aéroports qui appartiennent encore au Canada et sur ceux qui ont été concédés à des organismes à but non lucratif dans le cadre de la dévolution?

Un peu plus tôt aujourd'hui, quelqu'un a dit qu'il y aura encore autant de voyageurs et qu'il faudra encore autant de sièges pour les transporter. On peut donc prévoir qu'il y aura à un moment donné un retour à la normale. Qu'en pensez-vous?

M. Mackay: La plupart des autorités aéroportuaires vous diront qu'il y aura sans doute des perturbations à court terme, considérables mais non catastrophiques, dans leurs prévisions des revenus si le service était chamboulé en raison d'un arrêt des services ou d'autres choses de ce genre. La plupart seraient toutefois d'accord avec vous sur le fait que ces bouleversements se feraient sentir à court terme. La majeure partie des revenus perdus seraient recouverts avec le temps.

Il faudrait se pencher davantage sur la situation des petits aéroports, dans les petits centres. À ce sujet, les membres de notre association sont persuadés depuis déjà quelque temps que ces aéroports ont des problèmes de viabilité qu'il faudra régler, sans égard à la question qui vous occupe. Cette question ne ferait que s'ajouter aux problèmes qui existent déjà. Nous croyons que ces problèmes méritent d'être étudiés de façon plus approfondie afin de voir ce qui peut être fait pour que les petits centres puissent encore disposer de ces installations.

Le sénateur Forrestall: Afin de ne pas avoir à faire plus d'heures de route pour nous rendre à l'aéroport?

M. Mackay: C'est exact. Dans certaines parties du pays, la route est longue pour se rendre à l'aéroport.

Le sénateur Forrestall: Dans quelle mesure croyez-vous que la restructuration entraînera une plus grande réglementation de l'industrie? L'industrie n'est déréglementée que depuis 15 ou 16 ans à peu près. Qu'en pensez-vous?

M. Mackay: Je ne sais pas quel serait le degré de reréglementation, puisque ce sont les ministres et le gouvernement qui seraient chargés d'en décider. Pour notre part, nous espérons qu'elle sera minime. Quelle que soit la décision des parlementaires, ils doivent s'orienter dans ce sens. La nouvelle réglementation devrait être minime et s'appliquer aussi brièvement que possible de façon à retourner au modèle que nous estimons être le bon, c'est-à-dire celui d'un marché libre et ouvert. Nous croyons que c'est le meilleur moyen d'offrir les services à la clientèle.

Le sénateur Poulin: Monsieur Mackay, vous avez expliqué très clairement dans votre exposé l'opinion de vos membres quant à l'instabilité qui existe actuellement dans l'industrie, instabilité

concerned. This instability is resulting from changes that are not always within our control. One of the major ones is the technological change, which has an impact on our way of doing business in all sectors.

You are inviting us to be extremely cautious in our recommendations to the government. Do you feel that we have the appropriate infrastructure at the federal level to permit us to respond to various situations at the appropriate time?

The minister appeared before this committee yesterday. He shares your objective of having a healthy airline industry. He also spoke about the importance of safety. He told us that he wishes to have our airline industry owned and controlled by Canadians. He wants our airline industry to serve all parts of Canada at fair prices and to be capable of competing with the biggest and best airlines in the world.

Do you believe that our infrastructure at the federal level can respond efficiently and effectively as the industry evolves? As you said, there are many situations that we cannot forecast.

Mr. Mackay: I believe that we have extremely good safety infrastructure. The structure of the Aeronautics Act and the processes that exist to review and oversee safety in this country are world-class. The International Civil Aviation Organization, ICAO, recently completed an audit on Canada and gave us very good marks. Although we have a very good system, I am not saying that we cannot make it better. It is our business continuously to improve safety. I do not believe that there are any concerns on that front.

With regard to economic oversight and regulation, we believe that the combination of the Competition Bureau, the CTA and the tribunal provide the infrastructure to ensure that public interest is protected.

Last night I read the report of the commissioner of the Competition Bureau. We have not had a chance to analyze in detail all of his suggestions, so I would not want to comment on those. There may be ways to improve things at the margin, but I think the fundamental infrastructure is in place.

[Translation]

Senator Maheu: Your association represents all carriers in Canada. In your opinion, how are the Onex and Air Canada proposals different in terms of affecting the future of small Canadian carriers?

[English]

Mr. Mackay: The fundamental difference between the proposals seems to be one of approach. One proposal advocates jumping in with both feet and merging the companies now. The other seems to advocate a more gradual approach of trying to run different parts of the system separately and focusing them on different markets. There are advantages and disadvantages to both approaches, but it would not be appropriate for me to critique them.

qui nous inquiète tous. Cette instabilité est le résultat de changements devant lesquels nous sommes parfois impuissants. Parmi les grands changements, il y a l'évolution de la technologie, qui influe sur le fonctionnement de tous les secteurs.

Vous nous avez invités à nous montrer très prudents dans les recommandations que nous ferons au gouvernement. Croyez-vous que le gouvernement fédéral dispose de l'infrastructure nécessaire pour réagir en temps opportun à divers problèmes?

Le ministre a comparu devant notre comité hier. Il partage votre objectif de veiller à la santé de l'industrie du transport aérien. Il a également parlé de l'importance de la sécurité. Il nous a dit souhaiter que l'industrie du transport aérien appartienne aux Canadiens et soit contrôlée par eux. Il souhaite que notre industrie puisse desservir toutes les régions du Canada à des prix raisonnables tout en pouvant faire concurrence aux plus grandes et aux meilleures sociétés aériennes au monde.

Croyez-vous que l'infrastructure fédérale puisse s'adapter efficacement à l'évolution de l'industrie? Comme vous l'avez dit, il existe bien des situations imprévisibles.

M. Mackay: J'estime que nous avons une excellente infrastructure de sécurité. La structure de la Loi sur l'aéronautique et les procédés d'examen et de surveillance de la sécurité au Canada sont de classe internationale. L'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, vient de terminer une vérification du système canadien et nous a octroyé de très bonnes notes. Mais même si nous avons un très bon système, cela ne signifie pas que nous ne pouvons faire mieux. Il est dans notre intérêt de toujours améliorer la sécurité. Je ne crois pas que cela pose de problèmes.

Quant à la surveillance et à la réglementation du point de vue économique, nous croyons que les efforts conjoints du Bureau de la concurrence, de l'OTC et du tribunal constituent une infrastructure suffisante pour protéger l'intérêt public.

J'ai lu hier soir le rapport du commissaire du Bureau de la concurrence. Je n'ai pas eu l'occasion d'analyser en détail toutes ses propositions et je m'abstiendrai donc de les commenter. Il est sans doute possible d'apporter des améliorations marginales au système, mais j'estime que l'infrastructure de base est déjà en place.

[Français]

Le sénateur Maheu: Votre association représente tous les transporteurs au Canada. À votre avis, en quoi les propositions d'Onex et d'Air Canada diffèrent-elles pour ce qui est de l'avenir des petits transporteurs canadiens?

[Traduction]

M. Mackay: La grande différence entre les propositions semble être dans leur approche. L'une des propositions préconise une fusion des sociétés immédiate et sans transition. L'autre préconise une approche plus progressive, l'exploitation distincte de diverses parties du système et leur orientation vers des marchés différents. Les deux propositions ont leurs avantages et leurs inconvénients, mais je ne crois pas qu'il m'appartienne des les critiquer.

Senator Maheu: Without critiquing them, can you say what the impact might be on our smaller airlines?

Mr. Mackay: Most of our regional airlines are owned by either one company or the other. It is very difficult to know what the outcome would be because neither group has been explicit about precisely how they would manage their regional carriers.

There are other regional carriers — Air Athabasca, Bearskin Air and Inter-Canadian — which are independent but which have various agreements with the major companies. As long as those agreements stay in place, I do not know that in the short term there would be a significant impact. It is very difficult to know what would happen in the longer term. I would have to speculate on what the structure would be when all is said and done.

Senator Maheu: Do you think that the present trend to alliances in international transportation will reduce competition on international routes?

Mr. Mackay: No, I do not think that alliances will reduce competition. I think that they will change the nature of competition. Competition is now becoming truly global. It used to be that particular carriers would participate in particular markets in the international world. An airline would be an Atlantic carrier or a Pacific carrier, or its market would be north-south in North America-South America. With global alliances, competition is becoming truly global. These alliances offer service literally anywhere in the globe, and they compete on that basis. There is a lot of competition going on, but it is of a different nature.

Senator Kirby: I agree completely with your comment about not going back to old-style regulation.

In response to Senator Poulin you said that you have not yet had time to look at the letter from the Competition Bureau which was tabled yesterday. Could you, in next few weeks, go through the Competition Bureau letter and tell us which elements of it are acceptable to you and which are not? I ask that because, as I read the letter, the reference to predatory pricing mechanism is not a reference to what I would call the old-style price regulation that existed in airlines in the 1960s and 1970s. Nevertheless, it moves into the potential for price regulation.

Are some elements of that letter clearly unacceptable to you? I am with you on not going back to the old style but, on the other hand, you must agree that if by one means or another we wind up with a dominant carrier, we need to ensure that dominance does not drive everyone else out of the marketplace. The Competition Bureau letter was designed to address that concern.

The industry's reaction to the proposals in the letter would be helpful to us.

Mr. Mackay: To the degree that I can get a view that is common enough to be helpful to you, I will do that.

Le sénateur Maheu: Sans les critiquer, pourriez-vous indiquer quels pourraient en être les effets pour nos sociétés aériennes plus petites?

M. Mackay: La plupart de nos sociétés aériennes régionales appartiennent déjà à l'une ou l'autre des grandes sociétés. Il est très difficile de déterminer les effets éventuels puisque ni l'une ni l'autre n'a expliqué précisément comment elle gérerait ses transporteurs régionaux.

Il existe d'autres transporteurs régionaux — Air Athabasca, Bearskin Air et Inter-Canadian — des transporteurs indépendants mais régis par divers accords avec les grandes sociétés. Tant que ces accords continuent d'être en vigueur, je ne crois pas qu'il y aurait d'effets importants à court terme. Mais il est difficile de prévoir ce qui pourrait arriver à long terme. Il me faudrait pour cela échauffer des hypothèses sur la structure finale.

Le sénateur Maheu: Croyez-vous que la tendance actuelle aux alliances dans le transport international réduira la concurrence sur les trajets internationaux?

M. Mackay: Non, je ne crois pas que de telles alliances diminueront la concurrence. Je crois toutefois qu'elles modifieront la nature de cette concurrence. Nous nous orientons maintenant vers une concurrence vraiment mondiale. Auparavant, certains transporteurs exploitaient certains marchés internationaux. Il y avait des lignes aériennes de l'Atlantique ou du Pacifique, d'autres exploitaient un marché nord-sud, de l'Amérique du Nord à l'Amérique du Sud. Grâce aux alliances internationales, la concurrence devient vraiment mondiale. Ces alliances permettent de desservir le monde entier et la concurrence s'exerce à cette échelle. Il y a beaucoup de concurrence, mais une concurrence différente.

Le sénateur Kirby: Je suis entièrement d'accord avec vous quand vous dites qu'il ne faut pas revenir à l'ancien type de réglementation.

Vous avez dit, dans votre réponse au sénateur Poulin, que vous n'avez pas encore eu le temps d'examiner la lettre que le Bureau de la concurrence a déposée hier. Pourriez-vous l'examiner au cours des prochaines semaines et nous faire savoir quels éléments de cette lettre vous estimez acceptables ou non? Si je pose cette question, c'est qu'en lisant cette lettre, j'ai constaté que même si le mécanisme relatif au prix d'éviction ne correspond pas à l'ancienne réglementation des prix qui existaient dans le transport aérien dans les années 60 et 70, ce mécanisme pourrait néanmoins ouvrir la voie à une réglementation des prix.

Cette lettre contient-elle des éléments que vous estimez vraiment inacceptables? Il ne faut pas revenir à l'ancien style de réglementation, j'en conviens, mais si nous nous retrouvons avec un transporteur prédominant, nous devons nous assurer que cette prédominance n'est pas utilisée pour évincer la concurrence. Le Bureau de la concurrence a rédigé cette lettre pour discuter de cette préoccupation.

Nous aimerions savoir quelle est la réaction de l'industrie à ce qui est proposé dans la lettre.

M. Mackay: Je vous l'indiquerai, dans la mesure où je peux récolter des opinions suffisamment uniformes pour vous être utile.

Senator Kirby: I believe that you may be able to get reasonable consensus on that because, whatever the outcome, there will still be an element of regulatory structure involved. Any help you can give us would be appreciated.

Senator Kinsella: Gentlemen, in the middle of page 3 of your brief you draw our attention to the technological advances that have taken place. Included in your list of those changes is the appearance of the regional jet in the fleets of domestic airlines.

Do you have concerns that Transport Canada, in its management of the devolution process, particularly of the regional airports to local authorities, has caused a problem, especially in terms of the length of runways? The regional jet requires a lot more runway to land and take off. That kind of technological change speaks directly to the level of service available in the regions. The minister recognizes the importance of that. Indeed, he said that regional service is one of the factors that he must consider.

Are you concerned about the slow pace of lengthening runways in regions where the regional jet either is excluded because of the length of runway or is flying in on minimal length runway?

Mr. Mackay: The runway question has not been high on the list of things that we have been worrying about with regional airports. To make your question a little more generic, we have been very much concerned and we have expressed our concern to governments and others.

In our view, the issue with regard to smaller or regional airports is this: Is there enough traffic to be able to generate the revenue necessary to cover their operating costs and to put aside enough money so they are in a position to finance the capital improvements and upgrades necessary to the continue to provide a very high level of service to their communities? Frankly, we are concerned that, in a number of instances in Canada, the answer to that question may be "no".

That then raises a more fundamental question about the level of service. It is an easy question to answer in a pure market model: it will be what the market says it will be. However, it is much more difficult to answer for our members, particularly when they are the only significant carrier going into a community. To say that we are not going to provide service to a community is a serious thing. We take it very seriously, and we are struggling with the problem of how to deal with that question. There is a public interest there, too, which we think needs to be recognized.

Senator Kinsella: You hit the nail on the head for many of us who represent regions, particularly regions that do not have large populations. We can only function as part of the Canadian family if we are well connected with the rest of the country. What kinds of questions or issues do you think we ought to be zeroing in on, given the short period of time we have to study this?

Mr. Mackay: Some of them have already been mentioned. If you must move to some regulatory framework, what should it be?

Le sénateur Kirby: Vous devriez être en mesure d'obtenir un consensus raisonnable, car quel que soit le résultat, il y aura toujours une certaine réglementation. Nous serions heureux de votre aide.

Le sénateur Kinsella: Messieurs, vous parlez au milieu de la page trois de votre mémoire des progrès technologiques qui ont été réalisés. Dans la liste des changements, vous parlez de l'ajout d'avions à réaction régionaux aux flottilles des sociétés aériennes nationales.

Croyez-vous que Transports Canada ait créé des difficultés, surtout en ce qui a trait à la longueur des pistes, dans sa gestion de la dévolution, plus particulièrement dans le transfert des aéroports régionaux aux autorités locales? Le jet régional a besoin d'une piste beaucoup plus longue pour décoller et atterrir. C'est un changement technologique qui influe directement sur les services offerts dans les régions. Le ministre en reconnaît l'importance. En fait, il a dit que le service dans les régions est l'un des facteurs qu'il doit prendre en considération.

Êtes-vous préoccupé par la lenteur de l'allongement des pistes dans les régions dans lesquelles les jets régionaux sont soit exclus en raison de la longueur des pistes, soit doivent utiliser des pistes d'une longueur minimale?

M. Mackay: Je dois dire que la longueur des pistes n'a pas été placée au sommet de nos priorités, dans nos préoccupations au sujet des aéroports régionaux. Pour rendre votre question un peu plus générale, nous avons eu de nombreuses préoccupations, que nous avons exprimées au gouvernement et à d'autres.

Pour nous, le problème des petits aéroports et des aéroports régionaux est le suivant: la circulation dans ces aéroports est-elle suffisante pour que les revenus obtenus paient les frais d'exploitation et permettent de créer des réserves suffisantes pour financer les travaux d'amélioration et de réfection nécessaires pour offrir un service de bonne qualité aux collectivités? Nous croyons que dans bien des cas, il faut répondre à cette question par la négative.

Cela soulève ensuite une question encore plus importante quant au degré de service. Il est facile de répondre à une telle question dans un modèle fondé uniquement sur le marché. Dans un tel cas, c'est le marché qui dictera les solutions. Mais il est beaucoup plus difficile à nos membres d'y répondre, surtout lorsqu'ils sont le seul transporteur important qui se rend dans une localité. Nous ne déclarons pas à la légère que nous cesserons d'offrir nos services à une localité. C'est pour nous une question très sérieuse et nous essayons d'y trouver des solutions. Il faut reconnaître qu'il y a là également une question d'intérêt public.

Le sénateur Kinsella: Vous avez vraiment mis le doigt sur le problème de ceux d'entre nous qui représentent des régions, surtout des régions peu peuplées. Nous ne pouvons nous épanouir au sein de la famille canadienne que si nous sommes bien reliés au reste du pays. Sur quelles questions ou quels enjeux devrions-nous nous concentrer, compte tenu du peu de temps que nous avons pour étudier ce dossier?

M. Mackay: Certains ont déjà été mentionnés. Si vous devez adopter un cadre de réglementation, quel devrait être ce cadre?

How do you let the market work to the maximum degree possible? That is a fundamental question.

I believe strongly that you should examine some of the cost elements that have been a part of all this.

With regard to airports, I would make two observations. First, some costs being imposed on airports, primarily by the federal government, are not contributing in any way to the system. They are simply taking money out of the system.

Senator Kinsella: Could you give us an illustration?

Mr. Mackay: The lease costs currently being paid by airports to the federal government now amount to over \$200 million a year, and not one cent of that is being put back into the system in any way. It goes into the federal treasury and then it is gone. That is a lot of money. You could also look at the taxes that the industry pays — and there are a series of them listed here — which do not in any way encourage better or more productive competitive behaviour but simply take money out of the system and put us at a cost disadvantage to our American competitors.

The question of small airports and levels of service is very important, and we have made some suggestions to the government. For example, the government could perhaps expand its capital assistance program, which would help ease that burden with smaller airports over time. We are also beginning to have discussions with airport authorities about ways we could perhaps work with them to collect fees and thus offset some of their cost problems. That is a fairly difficult process because, while we think it is a necessary conversation, we never want to get into a situation where airports are simply imposing fees on local travellers, who are our customers, in a process with no discipline. That would be returning to the good old days of pure monopolies.

Senator Forrestall: I have a very brief supplementary. The problem is not just in the one area of leases. There is also the issue of federal and provincial fuel taxes, and there are many other areas where devolution has removed the government's financial obligation, and yet we continue to tax the facilities, and hence the industry, which in turn recovers these costs from the users, you and me. It seems to me that this smoke-and-mirrors game to get money that the government is not really entitled to has perhaps been carried just a little too far. When you add all these costs up, I suspect that you are looking at a lot of money.

Mr. Mackay: Some of the costs are legitimate because these are services, but in the last five years, my industry has been asked to absorb well over \$1.3 billion of new costs a year. Our total revenues are \$11 billion. This is a big number.

Senator Forrestall: That would not include GST on transborder travel, which must be very significant.

Comment pourriez-vous laisser les forces du marché s'exercer dans toute la mesure du possible? C'est une question fondamentale.

Je suis persuadé que vous devriez examiner certains des coûts dans ce dossier.

Je vais faire deux observations au sujet des aéroports. Premièrement, certains des coûts qui sont imposés aux aéroports, surtout par le gouvernement fédéral, ne contribuent en rien au bon fonctionnement du système. C'est de l'argent qui est simplement retiré du système.

Le sénateur Kinsella: Pourriez-vous nous en donner un exemple?

M. Mackay: Les loyers que paient actuellement les aéroports au gouvernement fédéral s'élèvent à plus de 200 millions de dollars par année. Pas un sou de cet argent n'est réinvesti dans le système. Cet argent est englouti dans le Trésor fédéral. C'est une somme énorme. Vous pourriez également examiner les taxes que paie l'industrie — et on en donne ici toute une liste — des taxes qui n'encouragent pas une concurrence plus productive ou plus efficace mais qui retirent simplement l'argent du système et nous désavantagent, en matière de coûts, par rapport à nos concurrents américains.

La question des petits aéroports et du degré de service est très importante. Nous avons fait à cet égard des propositions au gouvernement. Par exemple, le gouvernement pourrait augmenter la portée de son programme d'aide aux immobilisations afin d'alléger progressivement le fardeau que doivent assumer les petits aéroports. Nous avons également entrepris des discussions avec les autorités aéroportuaires quant aux méthodes que nous pourrions élaborer ensemble pour percevoir des droits et atténuer certains des problèmes de coût. C'est assez difficile, car même si c'est une discussion nécessaire, nous ne voulons pas que les aéroports puissent imposer en toute liberté des droits aux voyageurs locaux, qui sont nos clients. Cela constituerait un retour à la bonne époque des monopoles absolus.

Le sénateur Forrestall: J'ai une petite question supplémentaire à poser. Le problème, ce n'est pas seulement les loyers. Il y a aussi les taxes fédérales et provinciales sur les carburants et bien d'autres domaines dans lesquels, par la dévolution, le gouvernement s'est départi de ses obligations financières. Et pourtant, nous continuons d'imposer des taxes sur les installations et donc des taxes à l'industrie, qui doit pour sa part recouvrer ses coûts auprès des usagers, c'est-à-dire vous et moi. J'estime que c'en est assez des entourloupettes auxquelles se livre le gouvernement pour percevoir des sommes auxquelles il n'a pas vraiment droit. Si l'on additionne tous ces coûts, je soupçonne que cela représente beaucoup d'argent.

M. Mackay: Certains de ces coûts sont légitimes car il s'agit de services, mais on a demandé à mon industrie d'absorber, au cours des cinq dernières années, plus de 1,3 milliards de dollars de nouveaux coûts annuels. Nos recettes atteignent au total 11 milliards de dollars. C'est un chiffre élevé.

Le sénateur Forrestall: Et cela n'inclut pas la TPS sur la circulation transfrontalière, qui doit également représenter un montant important.

Mr. Mackay: It is.

Senator De Bané: Sir, let me paraphrase from your brief and get your meaning of that sentence. On page 2, you write that government should resist the temptation to impose long-term changes in the open and competitive market policy and regulatory environment in which the industry operates today. You thus say that government should resist the temptation to change either the environment or the competitive market. The government has just announced that the 10 per cent ceiling will be increased. The government has also announced that the Competition Bureau will not be looking into that. Has the government not already followed a different course from the one you are suggesting?

Mr. Mackay: I am not sure the government has announced that they are going to increase the 10 per cent. My understanding, senator, is that they are prepared to consider it in certain circumstances. I am not clear on this, but I think the government's intent is to allow the Competition Bureau to do its job under current legislation once a proposal emerges from the various alternatives on the table. If that understanding is correct, then I am not sure the government has changed the framework at the moment, but obviously there is nothing to say that the changes could not emerge.

What we are trying to communicate in that sentence is that, if the government moves to some change in the regulatory structure, we would like that change to be as minimal as possible and to err in favour of a free and open market as opposed to erring in favour of further regulation.

Senator De Bané: My next comment deals with a typographical error in the French translation. In the English text you state on page 5 that the business revenues of that sector amount to \$11 billion. In French, it says \$11 million.

Mr. Mackay: I am sorry.

Senator De Bané: My final question is on something I do not understand. I do understand that you are a lobby for the industry, but please explain to me why you say on page 6 that we should reduce the government financial take from airport leases.

You explained that Government of Canada revenue collections from airports represent another form of hidden tax, which amounts to \$200 million actually on air transportation and Canadian competitiveness. Surely, if we have spent billions of dollars to build those airports, the government should be entitled to a take on all the tenants and stores in them, just as any store in a shopping centre pays a percentage. Why should the government not run its affairs like any business?

Mr. Mackay: We would be very happy if the government accepted business-like conditions on their leases. The simple fact of life is that they have not. They are not investing one cent in

M. Mackay: Effectivement.

Le sénateur De Bané: Permettez-moi de paraphraser ce que vous dites dans ce mémoire et de vous demander d'expliquer une phrase. À la page 2, vous écrivez que le gouvernement doit résister à la tentation d'imposer des changements à long terme au marché ouvert et concurrentiel. Il ne devrait pas, non plus, modifier les politiques et les réglementations qui régissent en ce moment le fonctionnement de l'industrie. Vous dites donc que le gouvernement devrait résister à la tentation de modifier la réglementation ou les marchés concurrentiels. Le gouvernement vient d'annoncer que le seuil des 10 p. 100 sera augmenté. Le gouvernement a également annoncé que le Bureau de la concurrence n'examinera pas cette mesure. Le gouvernement n'a-t-il pas déjà emprunté des sentiers différents de ceux que vous proposez?

M. Mackay: Je ne suis pas certain que le gouvernement ait annoncé une augmentation du seuil des 10 p. 100. Je crois savoir, sénateur, qu'il est prêt à envisager cette mesure dans certains cas. Je n'en suis pas certain, mais je crois que l'intention du gouvernement est de permettre au Bureau de la concurrence d'exercer ses fonctions sous le régime de la loi actuelle lorsqu'une proposition ressortira des différentes possibilités qui sont présentées. Si j'ai bien compris, alors je ne suis pas certain que le gouvernement ait modifié le cadre pour l'instant, mais rien ne l'empêche d'apporter ces changements à un moment donné.

Ce que nous essayons de dire dans cette phrase, c'est que si le gouvernement intervient pour modifier le cadre de réglementation, nous souhaiterions que cette intervention soit aussi minime que possible et qu'elle aille de préférence dans le sens d'un marché libre et ouvert plutôt que d'une réglementation accrue.

Le sénateur De Bané: Ma remarque suivante concerne l'erreur typographique dans la traduction française. Dans le texte anglais, vous dites à la page 5 que les recettes du secteur sont de 11 milliards de dollars, alors qu'en français on parle de 11 millions.

M. Mackay: Désolé.

Le sénateur De Bané: Ma dernière question porte sur quelque chose que je ne comprends pas. Je sais bien que vous faites du lobbying pour l'industrie, mais expliquez-moi pourquoi vous dites à la page 6 qu'il faut réduire les recettes gouvernementales provenant des baux de location des aéroports.

Vous nous avez expliqué que les recettes du gouvernement du Canada provenant des aéroports étaient encore une forme d'imposition masquée qui représente 200 millions de dollars prélevés sur les compagnies de transport aérien et qui nuit à la compétitivité canadienne. Mais tout de même, si nous avons dépensé 10 milliards de dollars pour construire ces aéroports, le gouvernement doit bien avoir le droit de prélever un pourcentage sur les loyers des locataires et des magasins des aéroports, comme c'est le cas pour tous les magasins des centres commerciaux. Pourquoi le gouvernement agirait-il différemment des autres entreprises?

M. Mackay: Nous serions ravis que le gouvernement accepte de consentir des baux de location qui respectent les pratiques commerciales normales, mais le fait est que cela n'est pas le cas.

those assets. They are not managing or controlling them in any way, other than safety oversight, which is a regulatory context. Those assets are being depreciated. The assets are being invested in by the airport authorities and the industry and the travelling public today. Yet the government is insisting on inordinate levels of return.

I can show you the analysis indicating that at the time of the transfer of these assets, the government's own independent valuation of their book value was something in the order of \$1.2 billion. The government's own calculations showed that the fair return on that investment for taxpayers would be in the order of 8 per cent. Today, the government is getting 17 per cent on those assets.

Senator De Bané: Surely, you know, as do I, that the book value, the market value and the cost value are different concepts. We can ask members of the private sector what value they would place on airport facilities like the ones in Ottawa, Vancouver and Calgary, which are relatively new.

Mr. Mackay: Vancouver has been paid for since then.

Senator De Bané: As the owner of a store, should I not expect to pay something on my sales every year?

Mr. Mackay: We have told the government that we are prepared to sit down to negotiate a lease on business principles. What we are concerned about, senator, is that the current lease structures are not based on business principles. Not only will the lease costs increase over time, but there is a provision for something called "participation rent." If in the future someone else invests, then the government will receive a piece of that income as well.

We believed that the purpose of the devolution of airports was to create a better and more efficient airport system, not to create a tax revenue pot for the Government of Canada, which is what seems to be happening here.

Senator De Bané: When a lease expires, no one is obliged to put forward a tender or a submission to rent that space.

Mr. Mackay: Senator, if we were allowed to have an open market on airports, then we would feel better. However, the government has not allowed that to happen. They decided what the framework for the ownership structure should be along with the lease terms.

Senator De Bané: At the end of a lease, there is a public tender.

Mr. Mackay: There is no public tender, senator.

Senator Spivak: On page 6, you state:

Don't go back on the open market, pro-competitive policy and regulatory framework for commercial aviation. That framework has worked, is working, and should remain the fundamental principle to guide the Committee in its deliberations.

Le gouvernement n'investit pas un sou dans ces actifs. Il ne les gère et ne les contrôle pas, il se contente d'une supervision sur le plan de la sécurité, conformément à la réglementation. Ces actifs se déprécient. Ce sont les autorités aéroportuaires et l'industrie, ainsi que les voyageurs qui investissent dans ces actifs, et pourtant le gouvernement exige de faire des prélèvements excessifs.

Je peux vous montrer l'analyse qui indique qu'au moment du transfert de ces actifs, le gouvernement estimait d'après ses propres calculs qu'ils représentaient quelque chose comme 1,2 milliard de dollars. D'après ses propres calculs, le gouvernement estimait que le rendement raisonnable de cet investissement pour les contribuables serait de l'ordre de 8 p. 100. Or, le gouvernement empêche actuellement 17 p. 100 de ces montants.

Le sénateur De Bané: Mais vous savez aussi bien que moi que la valeur marchande n'est pas la même chose que la valeur sur le marché ou la valeur en coût. Nous pourrions demander à des représentants du secteur privé quelle valeur ils accordent à des installations aéroportuaires comme celles d'Ottawa, de Vancouver et de Calgary qui sont relativement neuves.

M. Mackay: L'aéroport de Vancouver est déjà payé.

Le sénateur De Bané: Si je possède un magasin, n'est-il pas normal que je verse un pourcentage de mes ventes chaque année?

M. Mackay: Nous avons dit au gouvernement que nous étions prêts à négocier un bail respectant les principes normaux de la conduite des affaires. Ce qui nous dérange, sénateur, c'est que les baux actuels ne reposent pas sur de tels principes. Non seulement ils vont augmenter dans le temps, mais il existe aussi ce que l'on appelle le «loyer de participation». Si à l'avenir quelqu'un d'autre investit, le gouvernement touchera aussi une partie de ces revenus.

Nous pensions que la cession des aéroports avait pour objectif de créer un réseau aéroportuaire meilleur et plus efficace, et non d'alimenter les recettes fiscales du gouvernement du Canada, ce qui semble actuellement être le cas.

Le sénateur De Bané: Quand un bail expire, personne n'est obligé de soumissionner.

M. Mackay: Sénateur, nous serions beaucoup plus à l'aise si nous avions une situation de marché libre dans les aéroports. Le gouvernement ne l'a pas voulu. Il a fixé le paramètre de la propriété avec les termes du mandat.

Le sénateur De Bané: Quand un bail expire, il y a un appel d'offres public.

M. Mackay: Non, sénateur, il n'y en a pas.

Le sénateur Spivak: À la page 6, vous dites:

Il ne faut pas revenir en arrière. Le marché libre, la politique concurrentielle et le cadre de travail réglementaire pour l'aviation commerciale ont fonctionné, fonctionnent et devraient demeurer le principe fondamental qui guide le comité pendant ses délibérations.

We have already gone past that point. Even if legislation is not passed before Christmas, it will be tabled. Once legislation is tabled, you will be headed on a certain route and you will not be able to discuss the alternatives. Your statement makes me think that you are not in favour of monopoly but in favour of a competitive situation. Do you think the public interest would be better served in a competitive environment rather than in a monopolistic environment? In your brief, you seem to suggest something that is the opposite of the two proposals on the table.

Mr. Mackay: There is no ambiguity. If you were to quiz Air Canada or Canadian, they would say the same thing. We want a competitive open market. I grant you that we have a problem, and I am not arguing that point for a moment. In terms of the general position of the industry, the industry wants a competitive and open marketplace to the degree that it is humanly possible. That is what we are arguing.

We are not naive enough to think that in a situation from which one dominant domestic carrier could emerge, the government may not feel there is some public interest in doing something. We are simply arguing that that "something" should be minimized. We say that because we are concerned that once you start down that road it is easy to keep adding more layers of regulation.

Senator Spivak: I believe what you are saying is that you recognize there may be one dominant airline and you are hoping that there will be competition between the feeder airlines and the regional airlines. You are not talking about foreign competition. I am trying to make more sense of what you are saying here.

Mr. Mackay: Even today in the foreign market, there is significant competition, as I am sure you are aware. You do not have to fly a Canadian carrier if you want to go to Europe, Asia or wherever.

Senator Spivak: I am talking about the domestic market.

Mr. Mackay: Because of the restrictions, if we end up with one dominant domestic carrier, which still remains to be seen, then the Competition Bureau should do its job and give us advice on what they think is appropriate.

Senator Spivak: One of the proposals on the table was specifically designed to prevent the Competition Bureau from doing a proper investigation of the competitive aspect. Apparently, there will be some change to that. However, you are taking the view that this is not the way to go, that we should look at the most competitive environment. You are not telling us how that should occur.

Mr. Mackay: With respect, senator, you have a very difficult job, because I do not know yet what you are assessing.

Senator Spivak: You are giving some principles as to what you would like to see. Can you be more specific? Of course, we will be examining specific features. I am wondering if you have any opinion as to how this might be accomplished regardless of what proposals are on the table.

Nous avons déjà passé ce stade. Même si le projet de loi n'est pas adopté avant Noël, il sera au moins déposé. Une fois le projet de loi déposé, il y aura une voie tracée et on ne pourra pas s'en écarter. D'après votre exposé, je pense que vous n'êtes pas en faveur d'un monopole et que vous préférez la concurrence. Pensez-vous que, dans l'intérêt public, il vaut mieux avoir une situation de concurrence plutôt qu'un monopole? Votre mémoire me semble aller à l'opposé des deux propositions qui ont été présentées.

M. Mackay: Il n'y a aucune ambiguïté. Si vous interrogez Air Canada ou Canadien, ils vous répondraient la même chose. Nous voulons un marché ouvert à la concurrence. Je vous accorde que nous avons un problème, et je ne le conteste absolument pas. Mais globalement, ce secteur souhaite un marché ouvert et concurrentiel dans toute la mesure du possible. C'est cela que nous visons.

Nous n'avons pas la naïveté de penser que si nous nous retrouvons avec un transporteur principal sur le marché intérieur, le gouvernement ne jugera pas bon de faire quelque chose dans l'intérêt public. Nous disons simplement que ce «quelque chose» doit être aussi limité que possible. Nous le disons parce que nous pensons qu'une fois qu'on s'aventure sur cette route, il devient facile d'accumuler les règlements les uns après les autres.

Le sénateur Spivak: Si je vous comprends bien, vous reconnaissez que nous pourrions avoir un transporteur aérien principal et vous espérez qu'il y aura une concurrence entre les lignes d'apport et les lignes régionales. Vous ne parlez pas de la concurrence étrangère. J'essaie de comprendre ce que vous dites ici.

M. Mackay: Mais actuellement, déjà, il y a une importante concurrence sur les marchés étrangers, vous le savez bien. Vous n'êtes pas obligé de prendre un vol de Canadien si vous voulez aller en Europe, en Asie ou ailleurs.

Le sénateur Spivak: Je parle du marché intérieur.

M. Mackay: Étant donné le resserrement du marché, si nous finissons par avoir un transporteur principal, ce qui reste à voir, il faudra alors que le Bureau de la concurrence fasse son travail et suggère des mesures appropriées.

Le sénateur Spivak: L'une des propositions qui ont été présentées était conçue de manière à empêcher le Bureau de la concurrence de mener une enquête approfondie sur la question de la concurrence. Apparemment, cela va changer quelque peu. Toutefois, vous dites que ce n'est pas ce qu'il faut faire, et qu'il faudrait avoir le maximum de concurrence possible. Vous ne nous dites pas comment il faudrait procéder.

M. Mackay: Sauf votre respect, sénateur, votre tâche n'est pas facile car je ne sais même pas ce que vous évaluez.

Le sénateur Spivak: Vous nous énoncez des principes que vous souhaiteriez voir appliqués. Pourriez-vous être plus précis? Il est évident que nous allons examiner les chiffres précis. Je me demande si vous avez un avis sur la façon de le faire quelles que soient les propositions actuellement sur la table.

Mr. Mackay: There is a structure inside government today for that purpose. I think I answered that question earlier. I suggest that you rely on that structure.

The Chairman: Thank you, gentlemen, for your impressive brief and the clarity of your answers to our questions.

Our next witnesses are from the Air Line Pilots Association, International. We will allow you approximately 15 minutes for your presentation and about 30 minutes for question period. Welcome to our committee.

Captain Michael Lynch, President, Canada Board, Air Line Pilots Association International: With me today are Captain Bruce McConchie, from Canadian Airlines, and Captain Steve Linthwaite, from Air Ontario. I wish to thank you for inviting us to be here this afternoon. In the handout I have outlined for you the structure of our organization, which we hope is a fairly democratic type of association.

The two proposals that are under discussion are complex schemes of restructuring the airline industry in Canada. We have scrutinized them to the best of our ability with the information currently available to us. Both the Onex proposal and the Air Canada proposal directly affect six of ALPA's 10 Canadian-based carriers. The pilots' groups we represent may have differing perspectives about these proposals. Each group is committed to ensuring that the best interests of their pilots are secured. At the forefront of our consideration is the impact that this potential merger will have on the viability of our industry and on the security of our members' future careers.

Proposals of this magnitude evoke much emotion, sometimes to the point of overlooking sound business principles. We believe that any solution must address the interests of both our members and the flying public in a fair and balanced manner. We also believe that the solution to the industry must ensure the stability and the competitiveness of the industry in Canada while, at the same time, addressing the critical need to improve Canada's position internationally.

On the emotional side, many of our members, especially in the Canadian family, have survived several airline mergers in the past. My count is up to five. There is no doubt that mergers can create stressful working environments. Nevertheless, airline mergers are a fact of life within the industry.

Our members are highly trained professionals. They have an established track record of skilled conflict performance in the face of such difficulties, as has been proven in the past. Our pilots are proud of the fact that the safety of the travelling public is paramount to all other considerations at all times.

That is a brief introductory statement. I now invite Captain McConchie and Captain Linthwaite to present testimony on behalf of their respective pilot groups.

M. Mackay: Il existe déjà pour cela une structure au sein du gouvernement. Je pense avoir déjà répondu à cette question. Je vous suggère de vous en remettre à cette structure.

Le président: Merci, messieurs, pour votre mémoire impressionnant et pour la clarté de vos réponses à nos questions.

Nous accueillons maintenant l'Association internationale des pilotes de ligne. Vous allez avoir environ un quart d'heure pour faire un exposé, et nous aurons ensuite une période de questions d'une demi-heure. Bienvenue, messieurs.

Le capitaine Michael Lynch, président du Conseil d'administration du Canada, Association internationale des pilotes de ligne: Je suis accompagné aujourd'hui du capitaine Bruce McConchie, des Lignes aériennes Canadien International, et du capitaine Steve Linthwaite, d'Air Ontario. Je vous remercie de nous avoir invités cet après-midi. Dans notre brochure, nous présentons la structure de notre organisation, qui est je crois assez démocratique.

Les deux propositions en cours de discussion sont des plans complexes de restructuration de l'industrie aérienne canadienne. Nous avons examiné attentivement les deux propositions au meilleur de notre connaissance et de par l'information actuelle disponible. Ces propositions, une de Onex Corporation et l'autre d'Air Canada, affectent directement six des dix transporteurs canadiens d'ALPA. Bien que nous réalisons que les groupes de pilotes que nous représentons peuvent avoir des opinions différentes concernant ces propositions, chaque groupe s'est engagé à assurer que les intérêts de ses pilotes sont préservés. L'impact sur notre industrie et sa viabilité ainsi que sur la sécurité de l'avenir de la carrière de nos membres causé par cette fusion potentielle est au premier rang de nos préoccupations.

Des propositions de cette envergure provoquent beaucoup d'émotions, à un point tel que de négliger les principes d'affaires de base. Nous croyons que toute solution doit traiter les intérêts de nos membres et des voyageurs de façon équitable et impartiale. Nous croyons également que la solution doit assurer la stabilité et la compétitivité de l'industrie aérienne au Canada, et répondre en même temps au besoin critique d'améliorer la position du Canada au niveau international.

Du côté émotionnel, plusieurs de nos membres, spécialement dans la famille de Canadien, ont survécu plusieurs fusions de lignes aériennes — j'en ai personnellement connu cinq. Il n'y a aucun doute qu'elles peuvent créer une atmosphère de stress. Néanmoins, les fusions de lignes aériennes sont une réalité de l'industrie.

Nos membres sont des professionnels hautement formés et ont un dossier établi quant à leur performance dans la cabine de pilotage devant de telles difficultés. Nos pilotes sont fiers, à juste titre, du fait que la sécurité des voyageurs est prioritaire et l'emporte sur toutes les autres préoccupations, en tout temps.

C'était un petit préambule. J'invite maintenant le capitaine Bruce McConchie et le capitaine Steve Linthwaite à présenter leur déclaration au nom de leurs groupes de pilotes respectifs.

Captain Bruce McConchie, Chairman, Master Executive Council, Canadian Airlines, Air Line Pilots Association International: I must tell you that I am much more comfortable in a cockpit, but I am delighted to be here. I thank you for the opportunity to take part in this process.

I have delivered copies of my presentation in both official languages to the clerk. I hope you have a copy of that. I do not plan to read that brief but I should like to summarize some key points in it.

As pilots on the front lines of passenger service, we have come to the realization that the airline industry in Canada is in trouble. Despite a growing economy over the past 10 years, both Air Canada and Canadian have not been able to develop as strong players and returns to investors have been dismal or non-existent in some cases. One reason for this situation is a corporate rivalry that has proved to be very disruptive. Another is the continuing overcapacity in the domestic market. These business strategies have weakened both companies and continue to detract from their ability to compete globally.

I should now like to make four key points. First, restructuring of the airline industry in Canada is inevitable. The pilots of Canadian Airlines fully support your efforts to address the problems of this airline industry. We also support the principle that a solution should come from the private sector and be developed and controlled by Canadians. Also, restructuring should not take place during a period of chaos. We feel that if Canadian Airlines fails, travel would be grossly disrupted. It would take two to three years for another carrier to train pilots, put sufficient aircraft in service and develop a safe working knowledge of routes. The interim period would be chaotic for the Canadian traveller. Also, let us not forget the more than 16,000 employees of Canadian in any restructuring efforts. The effects of a failure of Canadian airlines would be felt not only by the employees and their families but also by the many closely associated businesses and communities.

Second, we support a principle of a single merged carrier. As I mentioned earlier, the financial performance of Air Canada and Canadian over the past 10 years proves that this country cannot support two national main line competitors. Canada needs a single strong carrier to provide Canadians with dependable domestic air travel at competitive prices and to compete effectively in the global market. Also, Canada cannot afford to lose the professional expertise developed by the pilots of Canadian. My fellow aviators have spent many years pioneering new routes around the world and developing a standard of safety that is the envy of other airlines. We also must look to the possibilities of the future. A single strong airline will be able to enter the next millennium with

Le capitaine Bruce McConchie, président, conseil exécutif supérieur, Lignes aériennes Canadien, Association internationale des pilotes de ligne: Je dois vous dire que je suis beaucoup plus à l'aise dans un poste de pilotage mais je suis ravi d'être ici. Je vous remercie de m'offrir cette occasion de participer au débat.

J'ai remis mon exposé dans les deux langues officielles au greffier. J'espère que vous l'avez reçu. Je n'ai pas l'intention de tout lire mais j'aimerais résumer certains points.

Sur la ligne de front du service à la clientèle, nous avons pu constater de première main que l'industrie aérienne au Canada était en difficulté. En dépit de la croissance économique qui a caractérisé la première décennie, Air Canada et Canadien International n'ont pas été en mesure de se tailler une place d'intervenants solides. Le rendement pour les investisseurs a été très faible, voire nul. Cette situation s'explique en partie par la rivalité entre les sociétés aériennes, qui s'est avérée très destructive. Une autre raison est la surcapacité continue au sein du marché intérieur. De telles stratégies commerciales ont érodé les deux sociétés et continuent d'amenuiser leur capacité de répondre aux exigences de la concurrence à l'échelle internationale.

J'aimerais maintenant formuler les quatre grands points suivants. Tout d'abord, la restructuration de l'industrie aérienne au Canada est inévitable. Les pilotes de Canadien International appuient sans réserve les efforts visant à rectifier les problèmes éprouvés par l'industrie aérienne au Canada. Nous appuyons aussi le principe que la solution devrait émaner du secteur privé et être formulée et contrôlée par des Canadiens. En outre, la restructuration ne devrait pas avoir lieu en période de chaos. L'échec de Canadien International entraînerait d'importantes perturbations pour les voyageurs. Le temps requis pour qu'un autre transporteur commun puisse former des pilotes, mettre en service un nombre suffisant d'appareils et acquérir les connaissances nécessaires pour exploiter les liaisons en toute sécurité serait de deux à trois ans. Dans l'intervalle, les Canadiens devraient voyager dans le chaos. Il ne faut pas oublier non plus, dans les efforts de restructuration, les employés de Canadien, dont le nombre est supérieur à 16 000. L'échec de Canadien International aurait des répercussions non seulement pour les employés et leurs familles, mais aussi pour les nombreuses entreprises et collectivités qui entretiennent des liens étroits avec la société.

Deuxièmement, nous appuyons le principe d'une compagnie fusionnée. Comme je le disais tout à l'heure, le rendement financier d'Air Canada et de Canadien International au cours des dix dernières années prouve que le pays ne peut pas supporter deux grandes sociétés aériennes concurrentes. On doit disposer au Canada d'une seule société aérienne solide qui assure aux Canadiens des services de transport aérien à des prix concurrentiels et qui puisse faire face à la concurrence efficacement à l'échelle du globe. D'autre part, le Canada ne peut se permettre de perdre le bassin de compétences professionnelles acquises par les pilotes de Canadien International. Mes collègues aviateurs ont passé de nombreuses années à repousser les frontières

the ability not only to survive but also to prosper, and that creates more jobs for Canadians.

Third, the concerns about job losses for pilots in a merger scenario can be put to rest. As you can tell by my advanced age, I am near retirement. Like me, almost one-third of the pilot group in the combined work force of both carriers will be retiring in the next five years. If you take into account retirements, training needs and future growth, merging the two carriers will provide junior pilots flying for either airline with the best opportunity for advancement in the last 20 years.

Fourth, we are willing to help out in the restructuring efforts. We have the knowledge and the experience gained from surviving in the private sector to enable us to contribute to a safe and orderly transition period. We understand why the pilots of Air Canada are worried. They are concerned about the unknown. Something that has never been experienced is always a concern. The pilots of Canadian have had to adapt to no less than five mergers — personally, I have had to adapt to four — and we have successfully managed to maintain the highest level of professionalism and safety in our cockpits. The pilots of Canadian and Air Canada have often worked together in many areas of flight safety, developing policies and procedures that are envied by countries around the world. We are willing to work hard to ensure the success of any restructuring efforts. We would be willing participants with our fellow aviators at Air Canada in merging operating procedures that would result in the best level of safety possible.

The airline industry in Canada is at a crossroads in its development. The path chosen now will affect many Canadians: those who travel for business or for pleasure, those who are employed directly in the aviation industry and especially those of us who have devoted our careers to the advancement of aviation in Canada. There is an opportunity here for the Canadian airline industry to emerge in the next millennium as a strong and stable part of the economy. The pilots of Canadian are ready to meet that challenge.

Captain Steve Linthwaite, Chairman, Master Executive Council, Air Ontario, Air Line Pilots Association International: Honourable senators, I am also here today representing the interests of the other Air Canada regional MECs, being Air Nova, Air Alliance, and Air BC. I am also allowed to speak on behalf of the Canadian Regional Airlines' master executive council. All these carriers are 100 per cent owned by our "mother carriers," if I can use that term. We represent nearly 1,500 pilots in total.

I have provided this background because we get somewhat lost in the battle between the Air Canada and Canadian Airlines. We are often linked with them, but in fact we are quite a distinct group. The roots of some of our airlines go back to 1934. We are

et à formuler des normes de sécurité qui font l'envie des autres sociétés aériennes. Nous devons aussi nous pencher sur les possibilités que nous réserve l'avenir. Une seule société aérienne solide pourra aborder le prochain millénaire en ayant la capacité non seulement de survivre, mais aussi de prospérer en créant davantage d'emplois pour les Canadiens.

Troisièmement, les inquiétudes au sujet de la perte d'emplois pour les pilotes advenant le fusionnement peuvent être dissipées. Comme mon âge avancé vous le laisse deviner, j'approche de la retraite. Comme moi, près du tiers des pilotes prendront leur retraite au cours des cinq prochaines années. Si l'on tient compte des départs à la retraite, des besoins de formation et de la croissance future, la fusion des deux transporteurs fournira aux jeunes pilotes de l'une ou de l'autre des sociétés les meilleures possibilités d'avancement des vingt dernières années.

Quatrièmement, nous sommes prêts à participer aux efforts de restructuration. Les connaissances et l'expérience que nous avons acquises en ayant survécu dans le secteur privé nous permettent de contribuer à une période de transition sécuritaire et ordonnée. Nous comprenons pourquoi les pilotes d'Air Canada sont préoccupés. Ils s'inquiètent de l'inconnu puisqu'ils n'ont jamais eu à composer avec la dure réalité du secteur privé. Les pilotes de Canadian International ont dû s'adapter à la suite de plus de cinq fusions et ils ont réussi à maintenir le plus haut niveau de professionnalisme et de sécurité dans nos postes de pilotage. Les pilotes de Canadian International et d'Air Canada ont souvent collaboré pour plusieurs aspects de la sécurité de vol, en élaborant des politiques et des méthodes qui font l'envie de nombreux pays. Nous sommes prêts à travailler fort pour assurer le succès des efforts de restructuration, quels qu'ils soient. Nous participerions volontiers avec nos homologues d'Air Canada à une fusion des procédés d'exploitation qui assurerait le plus haut niveau possible de sécurité.

L'industrie aérienne au Canada en est à un carrefour dans son évolution. Le chemin emprunté aujourd'hui aura des répercussions pour un grand nombre de Canadiens: ceux qui voyagent pour leurs loisirs ou par affaires; ceux qui sont directement au service de l'industrie de l'aviation; et, plus particulièrement, ceux d'entre nous qui ont consacré leur carrière à l'avancement de l'aviation au Canada. Nous croyons que l'industrie aérienne canadienne peut aborder le prochain millénaire en tant que pilier solide et stable de l'économie nationale. Les pilotes de Canadian sont prêts à relever ce défi.

Le capitaine Steve Linthwaite, Conseil exécutif supérieur, Air Ontario, Association internationale des pilotes de ligne: Honorables sénateurs, je suis également ici aujourd'hui pour représenter les intérêts des autres conseils exécutifs supérieurs d'Air Canada, à savoir Air Nova, Air Alliance et AirBC. Je suis aussi autorisé à parler au nom du Conseil exécutif supérieur de Canadian Regional Airlines. Tous ces transporteurs appartiennent à 100 p. 100 à leur compagnie mère, si je puis m'exprimer ainsi. Nous représentons au total près de 1 500 pilotes.

Je vous donne ce contexte parce qu'on se perd un peu dans la bataille entre Air Canada et Canadian. On nous met souvent ensemble alors qu'en fait nous sommes un groupe tout à fait distinct. Les origines de certaines de ces compagnies remontent à

not entities created by nor available to be destroyed at the whim of the major airlines.

If you combined all employees from all categories, non-pilots and pilots, at Canadian Regional Airlines and all the Air Canada regionals, we are talking about over 5,000 employees. That does not include the employees of Inter-Canadian, Calm Air, and all the third-party contract people that handle us in some out-stations. Nor does it include the IAM and CAW employees of Canadian and Air Canada who depend on us for their work; they handle our ticketing and baggage processes.

I say that to give you the context for my further comments about the suggestions that are being thrown out to provide competition in the industry.

Our concerns are quite simple. We want quality jobs; we want long-term solutions and long-term jobs. The majority of our members have been through a merger already. I experienced the merger between Air Ontario and Austin Airways. The Air Alliance/Air Nova group just went through a merger. Canada Regional Airlines, itself, has had a number of mergers. For example, there was a merger between Ontario Express and Time Air to create CRA. You will find that the regionals know what happens in mergers. They realize that there is short-term pain in any merger but that our interest is in the long-term solution.

Everyone wants a long-term solution so that we need not come before committees such as this one every 10 years, trying to change the industry.

Inside the Air Canada regional family right now is a committee formed by Air Canada to decide on our future: Should we be consolidated or should our focus within the Air Canada family be redefined?

In terms of our stance on the Air Canada/Onex proposal, we are neither in favour nor opposed to either proposal. This may be one of the few times that I have agreed with ATAC, but they mentioned the lack of detail about the fate of the regional airlines. For that reason, it is hard for us to voice an opinion and we try to remain neutral.

Certain issues have arisen, which we would like to address. One solution being put forward by the Competition Bureau — at least according to the newspapers — is to force the major airlines to sell off the regionals in order to provide competition. On the surface, that seems like a logical choice. They have airplanes, pilots, maintenance and counter staff. However, it is not quite that simple. Being part of the Air Canada or Canadian family means that there are certain functions that we do not have any more — marketing, reservations, ticketing. We also have certain restrictions on the types of airplanes we can fly.

1934. Nous ne sommes pas des entités créées ni susceptibles d'être détruites selon le bon plaisir des grandes compagnies aériennes.

Si on les ajoute à Canadian Regional Airlines, le nombre total d'employés toutes catégories, pilotes et non-pilotes, excède les 5 000. Cela n'inclut pas les travailleurs employés par une troisième partie, les employés d'Inter-Canadian et Calm Air ou le personnel de maintenance (IAM, CAW) de Canadien et d'Air Canada dont l'emploi du temps dépend de l'existence de ces compagnies régionales; elles émettent nos billets et s'occupent de nos bagages.

Je dis cela pour situer le contexte des observations que je m'appête à faire en réponse aux idées qu'on a lancées pour stimuler la concurrence dans cette industrie.

Nos craintes sont fort simples. Nous voulons des emplois de qualité; nous voulons des solutions à long terme et des emplois à long terme. La majorité de nos membres ont déjà vécu une fusion. J'ai moi-même vécu la fusion entre Air Ontario et Austin Airways. Le groupe Air Alliance/Air Nova vient tout juste de vivre une fusion. La Canada Regional Airlines a elle-même connu plusieurs fusions. Par exemple, on a fusionné Ontario Express et Time Air pour créer la CRA. Vous allez constater que les lignes régionales savent ce qui se passe lorsqu'il y a une fusion. Elles savent qu'il faut souffrir à court terme dans toute fusion mais que notre intérêt réside dans une solution à long terme.

Tout le monde veut une solution à long terme pour que nous n'ayons pas à revenir devant des comités comme celui-ci à tous les dix ans pour refaçonner l'industrie.

À l'intérieur de la famille régionale d'Air Canada, à l'heure actuelle, il existe un comité formé par Air Canada qui va décider de notre avenir: devons-nous consolider nos forces ou devons-nous redéfinir notre présence au sein de la famille d'Air Canada?

Pour ce qui est de notre position face à aux propositions émanant d'Air Canada ou d'Onex, nous ne privilégions aucune proposition. C'est l'une des rares fois où je me suis trouvé en accord avec l'ATAC, mais celle-ci a fait valoir qu'on était resté dans le vague pour ce qui concerne les lignes aériennes régionales. Pour cette raison, il nous est difficile d'exprimer une opinion, et nous tâchons donc de rester neutre.

On a soulevé certaines questions sur lesquelles nous aimerions nous prononcer. Le Bureau de la concurrence a avancé une solution — du moins, si en croit les journaux — qui contraindrait les grandes lignes aériennes à liquider les lignes régionales afin de faire place à la concurrence. En surface, cela semble être un choix logique. Les lignes aériennes ont des avions, des pilotes, du personnel affecté à l'entretien et aux comptoirs. Cependant, ce n'est pas si simple que ça en a l'air. Que l'on fasse partie de la famille d'Air Canada ou de Canadien, il y a certaines fonctions que nous n'avons plus: la commercialisation, les réservations, la billetterie. Nous avons aussi certaines restrictions relativement aux types d'avions que nous pouvons piloter.

So, are we immediately able to compete? Well, no. It takes quite a lot of time to bring a fleet up to standard. It takes time to refocus a company in that direction.

There are wider issues such as worldwide alliances, frequent flyer points, and financing. All those issues can be addressed, but, in total, they create a large handicap to a company that is tossed out and told to make the most of this big chance to be the competition.

We are not looking for the short-term gains that may accrue to some members. Some may have a chance to fly bigger airplanes, which can mean more money. That sounds good, but our concern is for the long term. That solution is a very scary scenario. We may consider ourselves somewhat pigeonholed in our careers but at least we have careers. Throwing us out as an experiment to try to solve a problem in the short term is very scary for our members. That is why we want to highlight that. It is not as simple as it appears on the surface.

That solution would not be practical for other reasons, too. Everyone seems to realize that if we do go down the road of one dominant carrier that can compete on the international market, it will need a good domestic regional feed. To eliminate that feed does not seem logical to me. It would handicap the dominant carrier in the world market.

There was some talk about getting rid of the regional carriers to provide competition. As I understand it, 30 per cent of the market is now carried domestically by other carriers, such as Air Transat and Canada 3000. They are already competing in some of the longer-haul domestic markets. They have the fleet and the operational backup in place. I am certain they could get extra airplanes and bring them up more quickly than any regional airline.

Our members are also concerned by the Competition Bureau suggestion of code-sharing, allowing the non-owned carriers to provide feed to Air Canada. As the current regional feed, our members see that as diluting the market. It is like having two restaurants side-by-side both selling Big Macs. Both restaurants will be weakened. That scares us because our bread and butter, our reason for existence, is to feed Air Canada. That is why we exist. If that workload is diluted, it will hurt our members.

We are worried about a return to the old regional airline policy of the 1970s. If we put all these restrictions just on the regional industry, we are effectively returning to the old policy and creating unnatural barriers. In 10 years, we will be discussing how to help the regional airlines that are in big trouble because of those unnatural barriers.

I highlight those issues as the concerns of our members.

Sommes-nous donc immédiatement en mesure de faire concurrence aux autres? Eh bien, non. Il faut beaucoup de temps pour qu'une flotte devienne opérationnelle. Il faut du temps pour recentrer une ligne aérienne en ce sens.

Il y a aussi d'autres problèmes plus vastes, par exemple la question des alliances mondiales, les points de grand voyageur et le financement. Il y a moyen de trouver réponse à toutes ces questions, mais prises collectivement, elles créent un gros handicap pour la ligne aérienne qui est créée de toutes pièces et que l'on invite à tirer le meilleur parti de cette concurrence.

Nous ne tenons pas compte des gains à court terme que pourraient réaliser certains membres. Certains pourraient avoir la chance de piloter de plus gros avions, ce qui veut dire plus d'argent plus eux. Cela semble favorable, mais ce qui nous inquiète, nous, c'est le long terme. Cette solution suscite les plus vives inquiétudes. Certains diront que nos carrières sont bloquées, mais au moins, nous avons des carrières. Nos membres craignent beaucoup que l'on se serve de nous comme cobayes pour régler un problème à court terme. C'est ce que nous voulons souligner. La situation n'est pas aussi simple qu'elle le semble en surface.

Cette solution ne serait pas pratique pour d'autres raisons aussi. Chacun semble comprendre que si nous privilégions la création d'un seul transporteur dominant qui sera concurrentiel sur le marché international, celui-ci aura besoin d'être bien alimenté au niveau régional. Éliminer cette source d'alimentation ne me semble pas logique. Cela handicaperait ce transporteur dominant sur le marché mondial.

On a parlé de se débarrasser des transporteurs régionaux pour stimuler la concurrence. Si je comprends bien, 30 p. 100 du marché intérieur est en ce moment dominé par d'autres transporteurs, par exemple Air Transat et Canada 3000. Ils sont déjà concurrentiels sur le marché intérieur pour certains longs courriers. Ils ont la flotte et le soutien opérationnels voulus en place. J'ai la certitude qu'ils pourraient obtenir des avions supplémentaires et les rendre opérationnels plus rapidement que n'importe quels transporteurs régionaux.

Nos membres craignent aussi la suggestion du Bureau de la concurrence relativement au partage des codes de vol qui permettrait aux transporteurs sans propriétaires d'alimenter Air Canada. Étant donné que ce sont nos membres qui assurent l'alimentation régionale, ils croient que ce partage diluerait le marché. C'est comme avoir deux McDonald l'un à côté de l'autre. Les deux restaurants seront affaiblis. Cela nous effraie parce que notre gagne-pain, notre raison d'être, c'est l'alimentation d'Air Canada. Voilà pourquoi nous existons. Si notre charge de travail est diluée, nos membres vont en souffrir.

Nous craignons un retour à la vieille politique sur les transporteurs régionaux des années 70. Si nous imposons toutes ces restrictions rien qu'à l'industrie régionale, ce sera comme retourner à cette vieille politique et créer des obstacles artificiels. Dans 10 ans, nous allons discuter de la façon de venir en aide aux lignes aériennes régionales qui seront en grande difficulté à cause de ces obstacles artificiels.

Telles sont les craintes de nos membres.

Senator Forrestall: If you are not in a position to answer this, I will understand. Can you indicate the total ownership, shares plus options, that your association members may hold in Canadian Airlines International?

Capt. McConchie: Senator, that is an excellent question. I am an expert at flying airplanes. I am not an expert in finances. I do not have that information here, but I can get and would be pleased to deliver it to the clerk.

Senator Forrestall: That would be appreciated. I am concerned about seniority. As have most Canadians over 25, I lived through your battles about seniority. We fully appreciate the nature of the seniority rights, not just in your own companies but with merged companies or with inter-company transfers within the same union. At the same time, you have the whole question of portability of pension rights and options.

Could you deal first with the question of seniority? What would be the scenario with respect to sorting out who will be flying and who is not, notwithstanding the fact that you have a large number who will take normal retirement and the availability of attractive packages? There will still be a large amount of shuffling. You will have people with 25 years service being shunted to the right-hand seat, and someone with 10 years shunted to the left-hand seat. That will happen, and it always has. I cannot see why it would not happen this time around.

Could you shed some light on this, in the sense of a concern about the rate at which we are approaching a resolution of the problem? Are we going far too fast, which is what the government apparently wishes to do, in the general context?

Capt. McConchie: Senator, seniority is very important to a pilot. When we join with a mainline carrier, we start at the bottom of the seniority list, and it is only our seniority that allows us to advance through the ranks. That seniority is utilized to move into positions that vary. For example, in the carrier I work for, you would move from a second officer on the DC-10, third pilot, and progress through to the co-pilot position, then to a captain position and then maybe to overseas co-pilot position and back to a captain. Your seniority dictates everything that happens in that regard.

As I mentioned earlier, regarding the aging group of pilots that we have right now there is an opportunity for those at the very bottom of the seniority list to take advancement much more rapidly than they have in the past number of years. In particular, at Canadian Airlines we have not hired a new pilot for a period of eight years. The first pilot who gets hired after that will have more of an opportunity to move up, in effect, an eight-year leap over anyone else in that regard.

The issue of merging seniority lists is important. We belong it ALPA, at Canadian Airlines. The Air Canada pilots belong to a different association, the Air Canada Pilots' Association. We sit down at a table and we agree on the principles under which the seniority list would be merged. One carrier comes with its own equipment, the other carrier with its own equipment; you then

Le sénateur Forrestall: Si vous n'êtes pas en mesure de répondre à ma question, je comprendrai. Pouvez-vous nous dire la part que les membres de votre association détiennent dans Canadien International, actions et options comprises?

Le capitaine McConchie: Monsieur le sénateur, c'est une excellente question. Mais je suis pilote de mon métier, et non expert en finances. Je n'ai pas cette information en main, mais je peux l'obtenir et je serai heureux de la communiquer au greffier.

Le sénateur Forrestall: Je vous en suis reconnaissant. Ce qui me préoccupe, c'est l'ancienneté. Comme la plupart des Canadiens de plus de 25 ans, j'ai été témoin de votre bataille autour de l'ancienneté. Nous comprenons parfaitement la nature des droits relatifs à l'ancienneté, pas seulement au sein de vos entreprises mais aussi au sein des entreprises fusionnées ou lorsqu'il y a transfert de personnel entre entreprises au sein du même syndicat. Au même moment se pose aussi toute la question de la transférabilité des droits et des possibilités de retraite.

Pouvez-vous nous parler d'abord de la question de l'ancienneté? Qui déciderait qui va voler et qui ne volera pas, abstraction faite du grand nombre qui vont prendre une retraite normale et des offres alléchantes qu'on pourrait vous faire? Il y aura quand même tout un chambardement. Vous aurez des gens qui ont 25 ans de service et qui vont perdre leur place, et des gens qui ont 10 ans de service qui vont avancer. Ça va arriver, c'est toujours le cas. Je ne vois pas pourquoi ça ne se ferait pas cette fois-ci également.

Pouvez-vous nous éclairer un peu à ce sujet et nous dire dans quelle mesure on s'approche d'une solution à ce problème? Allons-nous trop vite, et c'est ce que le gouvernement semble vouloir faire, dans ce contexte général?

Le capitaine McConchie: Monsieur le sénateur, l'ancienneté est très importante pour tout pilote. Quand on entre au service d'un grand transporteur, on commence au bas de la liste d'ancienneté, et ce n'est que l'ancienneté qui nous permet d'avancer en grade. C'est l'ancienneté qui détermine le poste que l'on occupe. Par exemple, chez mon transporteur à moi, on passe de second pilote sur un DC-10 à troisième pilote, et de là on avance au poste de copilote, ensuite au poste de capitaine, et on devient peut-être copilote pour les vols outremer et l'on redevient capitaine. C'est l'ancienneté qui détermine tout.

Comme je l'ai dit plus tôt, connaissent le vieillissement du groupe de pilotes que nous avons en ce moment, il se peut que ceux qui sont actuellement au bas de la liste d'ancienneté avancent beaucoup plus rapidement que cela a été le cas au cours des quelques dernières années. Chez Canadien notamment, on n'a pas engagé de nouveaux pilotes depuis huit ans. Le premier pilote qui sera engagé aura plus de chances d'avancer, et en fait, il pourra faire un bond de huit ans par rapport à tous ses devanciers.

La question de la fusion des listes d'ancienneté est importante. Nous, chez Canadien, nous appartenons à l'ALPA. Les pilotes d'Air Canada appartiennent à une association différente, soit l'Association des pilotes d'Air Canada. Il nous faudra négocier et nous entendre sur les principes qui guideront la fusion des listes d'ancienneté. Un transporteur arrive avec ses avions, et l'autre

meld the two groups of equipment and the two seniority lists. The result is an agreed, mediated, or arbitrated solution to those issues.

Senator Forrestall: It has been suggested in the presentation this afternoon that there might not be a problem. Well, good luck to you. You have never gone through this kind of shake-up without having a major problem. I do not like this. I fly frequently, I suppose too much for my own good, and I do not like people warring on the flight deck of planes on which I travel. I understand that. I have been through it before, and I do not find it comfortable.

What resolution process is in place to avoid that?

Capt. Lynch: This will be a very long process. We recognize that. It is an emotional process. My own experience in going through five mergers in the past is that I do not think you can attribute one cockpit incident or one safety incident directly as a result of a merged seniority list. It is a difficult time. Everything results and rotates on it. We do not expect for one moment that the merger will be easy. Nevertheless, at the end of the day, I should like to think that all my colleagues in the industry are professionals, can do the job, and the safety of the public is not compromised as a result of the seniority issue.

Senator Forrestall: There is a perception that it is comprised when the pilot is not talking to the co-pilot except in the execution of his work. That constitutes a danger to the passengers in that aircraft and nothing you could ever say will change that view, because I lived through flying in and out of Atlantic Canada during a critical situation over this question of seniority, and the merging of interests and the acquisition of interests.

I hope you are right. I hope for everyone who needs to fly, including your crew, that you are right. However, I suspect that this will be a major issue.

Might you just comment on the length of time you think this will take?

Capt. Lynch: I would venture to say that it might take up to two or three years before the seniority lists can be merged, the training that we have mentioned to be done, the changeover of fleets, the absorption of one fleet into another. Of course, much depends on which of the proposals will be accepted and the final shape of the airline at the end of the process.

Senator Forrestall: What kind of delay would result if the shareholders throw out the first round of proposals? I am looking to the time when you will be at the peak of retirements. The question of seniority does not change, however, the flexibility of meeting the requirements of the seniority-based procession is much easier.

Capt. Lynch: We tend to mix up seniority with ongoing operational requirements. In that respect, there is a retirement bulge coming. It is approximately three years ahead of us now. That is happening in both airlines because of the major hiring that took place in the 1960s. Those positions will be filled as long as the airlines are operating, and will continue to be filled.

transporteur a les siens; on fusionne alors les deux groupes d'avions ainsi que les deux listes d'ancienneté. On négocie alors une solution à ces questions, avec médiation ou arbitrage.

Le sénateur Forrestall: On a laissé entendre cet après-midi que cela ne poserait pas de problème. Eh bien, bonne chance. Ce genre de chambardement cause toujours de grands problèmes. Cela ne me plaît pas. Je voyage souvent, peut-être trop pour mon propre bien, et je n'aime pas que les gens se chicanent dans le poste de pilotage de l'avion sur lequel je me trouve. Mais je comprends ça. J'ai vécu cela auparavant, et cela me mets mal à l'aise.

Quel remède a-t-on prévu pour éviter cela?

Le capitaine Lynch: Ce sera un processus très long. Nous le savons. C'est un processus où les émotions jouent. Ayant moi-même vécu cinq fusions par le passé, je ne crois pas cependant que l'on puisse attribuer un seul incident dans une cabine de pilotage ou un seul incident relatif à la sécurité à la fusion de deux listes d'ancienneté. Cela dit, c'est difficile. Tout dépend de cela. Nous ne nous attendons nullement à une fusion aisée. Cependant, au bout du compte, j'ai la conviction que tous mes collègues dans cette industrie ont une conscience professionnelle, qu'ils peuvent faire le travail voulu, et que la sécurité du public ne sera pas compromise par les problèmes relatifs à l'ancienneté.

Le sénateur Forrestall: Quand le pilote ne parle pas à son copilote, sauf dans l'exécution de son travail, cela crée des perceptions inquiétantes. Cela constitue un danger pour les passagers dans l'avion, et vous ne pourrez rien dire qui modifiera cette perception parce que j'ai moi-même voyagé par avion dans le Canada atlantique lors d'une situation critique qui avait été causée par cette question d'ancienneté, et il y avait eu alors fusion et acquisition d'intérêts.

J'espère que vous avez raison. Je l'espère pour tous ceux qui doivent voyager par avion, et cela comprend votre personnel. Cependant, j'imagine que ce sera un gros problème.

Combien de temps faudra-t-il pour régler cela, pensez-vous?

Le capitaine Lynch: Je dirais qu'il faudra jusqu'à deux ou trois ans pour fusionner les listes d'ancienneté, pour obtenir la formation que nous avons mentionnée, pour changer les flottes, pour qu'une flotte absorbe l'autre. Bien sûr, tout cela dépend beaucoup des propositions qui seront acceptées et de la forme qu'aura cette ligne aérienne au bout de ce processus.

Le sénateur Forrestall: Si les actionnaires rejettent les premières propositions, dans quelle mesure cela retardera-t-il les choses? Je songe au moment où un grand nombre d'entre vous serez au bord de la retraite. Il y aura sans doute une plus grande marge de manoeuvre pour ce qui est de respecter les exigences de l'ancienneté.

Le capitaine Lynch: On a tendance à confondre l'ancienneté et les exigences opérationnelles. À cet égard, il y aura bientôt de nombreux départs à la retraite. Cela se produira dans environ trois ans. C'est le cas des deux lignes aériennes qui ont beaucoup recruté dans les années 60. Mais ces postes ne seront comblés que si les lignes aériennes continuent d'exister.

Capt. McConchie: I did not answer the question about the speed with which we need to address this problem. I bring to you an urgency in dealing with this. The industry is in crisis. At Canadian Airlines in particular, there is a sense of urgency; in fact, in the entire industry there is a sense of urgency. Both cups are quickly emptying; not just Canadian, but Air Canada's cups are emptying on this issue. Let us not allow both cups to become empty before we need to fix the hole in the bottom of them.

Senator Maheu: Mr. McConchie, I should like you to respond — or Mr. Lynch, perhaps — to an article in yesterday's *Le Devoir* about the collective agreement for American Airlines pilots. That agreement gives these pilots the right to exploit or to apply for trans-frontal flights, which means they could work to the detriment of Canadian. When the margin hits 6.4 per cent or more on any route, which has been developed with great expense by Canadian, is it not possible that you can go through the cut via American Airlines? In their collective agreement, when we have American Airlines strongly invested in a position of power, should the Onex deal go through, would you be greatly affected by the 6.4 per cent usage by American Airlines pilots over Canadian Airlines pilots?

Capt. McConchie: At Canadian Airlines, we see a number of opportunities, as a transborder, overseas, and domestic operation, that we have been unable to realize for the very reason of the problems in the industry. One does not develop a strong enough asset base and make enough money to go out and buy the equipment to take advantage of market opportunities.

The 6.4 per cent restriction has not really affected us because, as yet, we have not been able to take advantage of further opportunities. That is why we are promoting the idea of the single carrier with the strength to take advantage of new opportunities, not only within Canada, but transborder and globally.

Senator Maheu: Do you feel that you would be able to overcome the collective agreement that the American Airlines pilots have?

Capt. McConchie: Yes, I do.

[Translation]

Senator Poulin: Historically, Canada's airline industry has had a remarkable safety record. It is thanks to you and to your colleagues that Canadians can travel safely.

[English]

Mr. McConchie, you said in your presentation that you identify very clearly and realistically the problem in the industry linked to three causes. First, in the context of the growing economy, we have not been able to sustain two major carriers in the domestic market. One of the reasons you attributed this to was the fact that there seems to be an unhealthy competition between the two carriers. Could you tell us more about this so that we can better understand to what you are referring?

Le capitaine McConchie: Je n'ai pas répondu à la question au sujet de la vitesse à laquelle nous devons régler ce problème. Moi je vous dis qu'il y a urgence. L'industrie est en crise. Chez Canadien, en particulier, on sent qu'il y a urgence; en fait, dans toute l'industrie on sent qu'il y a urgence. La coupe déborde vite; pas seulement chez Canadien, mais aussi chez Air Canada. Assurons-nous que les deux coupes ne débordent pas et que l'on règle le problème avant.

Le sénateur Maheu: Monsieur McConchie, j'aimerais avoir votre avis — ou celui de M. Lynch, peut-être — sur un article qui est paru hier dans *Le Devoir* et qui concerne la convention collective des pilotes d'American Airlines. Cette convention donne à ses pilotes le droit d'exploiter ou de demander des vols transfrontaliers, ce qui veut dire qu'ils pourraient travailler, au détriment de Canadien. Lorsqu'on atteint une marge de 6,4 p. 100 sur n'importe quel circuit, chose que Canadien a réussi à faire en payant le prix fort, n'est-il pas possible que vous soyez doublés par les pilotes d'American Airlines? Si j'en crois leur convention collective, les pilotes d'American Airlines occupent une position de choix, et si l'offre d'Onex est acceptée, allez-vous souffrir beaucoup de cette règle des 6,4 p. 100 qui privilégierait les pilotes d'American Airlines par rapport à ceux de Canadien?

Le capitaine McConchie: Chez Canadien, nous estimons n'avoir pu profiter de certaines occasions, à titre de transporteur transfrontalier, outre-mer et intérieur, en raison des problèmes qui existent au sein du secteur. On ne peut se doter d'un actif suffisamment important et faire suffisamment d'argent pour acheter l'équipement dont on a besoin pour saisir les occasions qu'offre le marché.

La règle des 6.4 p. 100 ne nous a pas vraiment touchés parce que, jusqu'à présent, nous n'avons pas été en mesure de profiter de ces possibilités. Voilà pourquoi nous préconisons l'idée d'un seul transporteur qui aurait l'envergure voulue pour saisir les nouvelles occasions d'affaires, non seulement au Canada, mais aussi de l'autre côté de la frontière et ailleurs dans le monde.

Le sénateur Maheu: Estimez-vous pouvoir assumer la convention collective des pilotes d'American Airlines?

Le capitaine McConchie: Oui.

[Français]

Le sénateur Poulin: Historiquement, la sécurité aérienne au Canada est remarquable. C'est grâce à vous et à vos collègues que les Canadiens et les Canadiennes peuvent voyager en toute sécurité.

[Traduction]

Monsieur McConchie, dans votre exposé, vous avez déclaré avoir recensé de façon précise et réaliste les trois causes des problèmes de votre secteur. Premièrement, dans le contexte d'une économie en pleine croissance, nous n'avons pas été en mesure de soutenir deux grands transporteurs sur le marché intérieur. Vous avez attribué cet état de choses au fait qu'il semble exister une concurrence malsaine entre les deux transporteurs. Pourriez-vous nous en dire un peu plus long afin que nous comprenions mieux à quoi vous faites allusion?

Capt. McConchie: Yes. I am daily in a lineup behind another flight that is pushing back from the gate going to the same destination. We get in that lineup together at the airport and there is probably a considerably long lineup of two flights leaving at the identical time to the identical location within Canada by competing carriers.

Not only does this delay our departures, it sometimes restricts us as to when we get airborne. Hence, we are burning more fuel, which costs more money.

If there are two competing departures at the same time, to me it is as if two neighbours are fighting over who gets to use the garden hose to water the lawn when the dam is ready to break upstream from them. They are participating in destructive competition and pricing with each other, while they are missing global opportunities. The global community is laughing while we fight in our own neighbourhood.

Senator Poulin: When you said your members are very comfortable with moving towards a single carrier, you said you felt that the solution must come only from the private sector. Could you explain further what you mean by that?

Capt. McConchie: I enjoy the private sector being involved and Canadians being entrepreneurial, being able to take those risks. I like the fact that Canadians are willing to take on the challenge — for example, Gerald Schwartz from Winnipeg. It makes me proud to be a Canadian.

In Canada, in our industry in particular, we can find amongst our talent, our entrepreneurialism, someone who is willing to take on that challenge. Our pilots fully support the idea of keeping this in Canada, under the control of Canadians.

Senator Poulin: In terms of finding the appropriate restructuring method, I trust that you are not excluding the responsibility of the federal government. You are saying that the inclusion of private industry is essential.

When we met yesterday with the minister, it was extremely important that we realize that, finally, all the witnesses agree with the vision of the government in terms of a safe and healthy Canadian airline industry, owned and controlled by Canadians, serving all parts of Canada at fair prices and capable of competing with the biggest and best airlines in the world. However, it is the partnership with which you agree; correct?

Capt. McConchie: Very much so.

Senator Kirby: Mr. McConchie, I was stunned by the statement that a third of the pilots between the two airlines are retiring. Is that because there is a compulsory retirement age or is it a matter of years of service? Are they maxed out on pensions?

Capt. McConchie: We are required to retire at age 60.

Senator Kirby: That would imply that somewhere in the early 1960s many people were hired.

Le capitaine McConchie: Certainement. Tous les jours je dois faire la queue derrière un autre avion qui s'apprête à décoller pour la même destination que moi. Nous faisons la queue ensemble à l'aéroport, et il y a probablement d'autres files d'attente d'avions de transporteurs concurrents partant en même temps pour le même endroit.

Cela retarde les départs, et, de plus, cela limite les plages dont nous disposons pour décoller. Par conséquent, nous brûlons davantage de combustible, ce qui est coûteux.

Deux avions concurrents qui partent en même temps, c'est un peu, pour moi, comme deux voisins qui veulent arroser leur pelouse et qui se querellent pour avoir le boyau d'arrosage alors que, en amont, un barrage s'apprête à céder. Ils participent à une concurrence et à une guerre des prix destructrices et, ce faisant, ratent de belles occasions ailleurs dans le monde. La communauté internationale rit dans sa barbe pendant que nous nous querellons chez nous.

Le sénateur Poulin: Lorsque vous avez dit que vos membres sont pour la création d'un seul transporteur, vous avez aussi déclaré que, à votre sens, la solution ne peut provenir que du secteur privé. Pourriez-vous m'expliquer ce que vous vouliez dire par là?

Le capitaine McConchie: J'aime bien que le secteur privé participe, j'aime bien voir les Canadiens, qui sont entrepreneurs, prêts à prendre ces risques. J'aime bien que des Canadiens soient disposés à relever le défi — comme c'est le cas de Gerald Schwartz, de Winnipeg. Cela me rend fier d'être Canadien.

Au Canada, particulièrement dans notre secteur, nous pouvons trouver quelqu'un qui a du talent et l'esprit d'entrepreneur pour relever le défi. Nos pilotes souhaitent que ce transporteur reste au Canada et qu'il soit contrôlé par des Canadiens.

Le sénateur Poulin: En ce qui a trait à la meilleure méthode de restructuration, j'espère que vous n'excluez pas la responsabilité du gouvernement fédéral. En fait, vous dites que l'inclusion du secteur privé est essentielle.

Nous avons rencontré le ministre hier, et il était très important de noter que tous les témoins se disent d'accord avec la vision du gouvernement concernant un secteur du transport aérien sain et sûr pour les Canadiens, appartenant aux Canadiens et contrôlé par les Canadiens, desservant toutes les régions du Canada à un prix raisonnable et pouvant rivaliser avec les lignes aériennes les plus importantes et les meilleures au monde. C'est ce partenariat que vous préconisez, n'est-ce pas?

Le capitaine McConchie: Précisément.

Le sénateur Kirby: Monsieur McConchie, j'ai été abasourdi de vous entendre dire qu'un tiers des pilotes des deux lignes aériennes vont prendre leur retraite. Est-ce en raison d'un âge obligatoire pour la retraite ou du nombre d'années de service? Est-ce parce que, lorsqu'un pilote a atteint un nombre maximal d'années d'ancienneté, il doit prendre sa retraite?

Le capitaine McConchie: Nous sommes tenus de prendre notre retraite à 60 ans.

Le sénateur Kirby: Cela laisse entendre qu'au début des années 60, on a engagé bien du monde.

Capt. McConchie: The baby boom resulted in a boom time in the industry, yes.

Senator Kirby: You are suggesting that five years from now, with a third of the pilots gone, that avoids the notion of having to lay pilots off.

Let us assume that people were offered a package that got them through to the end of the five years. At that point in time, all of the pilots who are now employed by both airlines and who had not reached retirement age could be gainfully employed by the airline.

Capt. McConchie: Most definitely. To add to that, you bring up a good point in regard to the training question. It takes approximately three months to train a pilot for a new position. Every time a pilot retires off the top of a Boeing 747, that creates another five training positions. At any one given time, a carrier must have a fair bit of its workforce in training.

Senator Kirby: I cannot resist asking you, how does losing one person create five positions? In the Maritimes, we used to call that job-sharing, but it was viewed as being unfavourable by the former unemployment insurance program. How did you do it?

Capt. McConchie: I wish I had a diagram here. If a captain of a 747 retires, someone moves out of a position to be trained into that position, thereby creating a vacancy. That creates another vacancy, and so on, right down to the bottom of the list.

Senator Kirby: Ultimately the training is completed?

Capt. McConchie: That is correct.

Senator Kirby: Would Air Canada pilots agree with this statement?

Capt. McConchie: The figures speak for themselves. If they look at their retirement levels within their carrier, they are roughly double ours.

Senator Kirby: I turn now to Mr. Linthwaite. First, do you think it is possible for a smaller airline that is entirely owned by another airline to genuinely compete with the main airline?

Capt. Linthwaite: We have tried to stay neutral.

Senator Kirby: I am just asking a generic question. If it was your airline, can you give me a couple of illustrative examples of the sort of thing that might be in the interests of your airline but would not be in the interests of the holder of the shares and therefore you would not be allowed to do?

Capt. Linthwaite: I can think of examples with our airline. I know that generally the pricing is affected.

Senator Kirby: Could you explain what you mean by that?

Capt. Linthwaite: For instance, when you have similar routes.

Le capitaine McConchie: Le baby-boom a entraîné un boom dans notre secteur, en effet.

Le sénateur Kirby: Vous nous dites donc que, d'ici cinq ans, un tiers des pilotes auront pris leur retraite et qu'on évitera ainsi de mettre à pied des pilotes.

Disons qu'on fait aux employés une offre qui les amène jusqu'à la fin de la période de cinq ans. À ce moment-là, tous les pilotes travaillant actuellement pour l'une ou l'autre ligne aérienne et n'ayant pas encore atteint l'âge de la retraite pourraient être engagés par le transporteur.

Le capitaine McConchie: Absolument. De plus, vous soulevez une question pertinente liée à la formation. Il faut environ trois mois pour former un pilote qui accède à un nouveau poste. Chaque fois qu'un pilote de Boeing 747 prend sa retraite, cinq autres postes s'ouvrent pour lesquels il faut assurer la formation. À quelque moment que ce soit, le transporteur doit prévoir la formation d'une bonne part de son personnel.

Le sénateur Kirby: Je me dois de vous demander comment le fait de perdre un employé entraîne des vacances dans cinq autres postes? Dans les Maritimes, auparavant, on appelait cela le partage d'emploi, mais cela ne s'inscrivait pas bien dans l'ancien régime d'assurance-chômage. Comment faites-vous?

Le capitaine McConchie: J'aimerais bien avoir un diagramme. Si le commandant d'un 747 prend sa retraite, quelqu'un d'autre quitte son poste pour être formé en vue d'accéder au poste de commandant, créant ainsi une vacance. Son poste à lui devient à son tour vacant, et ainsi de suite, jusqu'au bas de la liste.

Le sénateur Kirby: Et au bout du compte, on termine la formation?

Le capitaine McConchie: C'est exact.

Le sénateur Kirby: Les pilotes d'Air Canada seraient-ils d'accord avec cet énoncé?

Le capitaine McConchie: Les données sont révélatrices. Le nombre de retraites chez Air Canada est environ le double du nôtre.

Le sénateur Kirby: Je m'adresse maintenant à M. Linthwaite. Premièrement, croyez-vous qu'il soit possible pour un petit transporteur appartenant entièrement à une autre ligne aérienne de rivaliser avec ce transporteur principal?

Le capitaine Linthwaite: Nous avons tenté de rester neutre.

Le sénateur Kirby: C'est une question d'ordre général. S'il s'agissait de votre ligne aérienne, pourriez-vous me donner des exemples qui illustreraient le genre de choses qui pourraient être dans l'intérêt de votre entreprise mais qui ne seraient pas nécessairement dans l'intérêt des actionnaires et que, par conséquent, vous ne seriez pas autorisé à faire?

Le capitaine Linthwaite: Je peux penser à des exemples chez nous. Je sais que le prix est généralement touché.

Le sénateur Kirby: Que voulez-vous dire?

Le capitaine Linthwaite: Cela se produit, par exemple, lorsque les deux transporteurs offrent les mêmes routes.

Senator Kirby: Canadian Partners and you have a similar route from Sudbury to Toronto.

Capt. Linthwaite: Do you mean in terms of separate regional airlines, if they are both wholly owned by Air Canada?

Senator Kirby: You are saying you could not lower the price to compete to get a greater market share.

Capt. Linthwaite: Any shareholder would say, "Why am I having a price war with myself?" That is the simple answer.

Senator Kirby: I interrupted you on pricing. Are there any other examples?

Capt. Linthwaite: I would think that schedules would be an issue. I am just using the example of how our regional airline works with our shareholder, and those are some of the issues that have come up. I do not know how it would relate to their particular circumstances.

Senator Kirby: Why are you not allowed to fly jets?

Capt. Linthwaite: Because there is a letter of understanding in the collective agreement between Air Canada and the Air Canada Pilots Association that restricts the size and type of airplane we fly at the wholly owned regional carriers.

Senator Kirby: The wholly owned regional carriers are not allowed to fly jets because that is part of the labour agreement with the Air Canada pilots?

Capt. Linthwaite: That is correct.

Senator Kirby: This is just a comment, because you cannot comment on it. One can see no evidence as to why that would change, in light of some of the proposals on the table, but we will leave that.

Capt. Linthwaite: I can add to that, if you wish.

Senator Kirby: I would be delighted. Go ahead.

Capt. Linthwaite: We have similar concerns but, as I said, there have been no details given on that aspect of it so I cannot really comment. What is thrown across the table casually and what will actually happen in the end are two different things, so I really cannot comment. I would hope that we would have an expanding opportunity inside our airline, but I have seen no assurances of that. They have been very vague in terms of the future of the regional airlines in both proposals.

Senator Kirby: I have a question with respect to Mr. McConchie's view on the merger of the pilots. The regional airline pilots are not included in that comment about a third, is that correct? In other words, you were talking about merging the Canadian Airlines pilots and the Air Canada pilots, not the pilots with the regional airlines of either Canadian Partners or Air Canada's regional airlines.

Le sénateur Kirby: Les Partenaires canadiens et vous offrez la même route de Sudbury à Toronto.

Le capitaine Linthwaite: Parlez-vous de transporteurs régionaux distincts qui appartiendraient tous les deux entièrement à Air Canada?

Le sénateur Kirby: Ce que vous dites, c'est que vous ne pourriez réduire les tarifs pour être plus concurrentiel et ainsi obtenir une plus grande part du marché.

Le capitaine Linthwaite: Tout actionnaire dirait: «Pourquoi est-ce que je me fais la guerre des prix?». C'est aussi simple que cela.

Le sénateur Kirby: J'ai interrompu votre réponse sur les prix. Y a-t-il d'autres exemples?

Le capitaine Linthwaite: Je dirais que les horaires constitueraient aussi un problème. Je pense aux relations entre notre transporteur régional et notre actionnaire; ce sont là certaines des questions qui ont été soulevées. J'ignore dans quelle mesure cela s'appliquerait à leurs situations.

Le sénateur Kirby: Pourquoi n'êtes-vous pas autorisé à piloter des avions à réaction?

Le capitaine Linthwaite: Parce que la convention collective comprend un protocole d'entente intervenu entre Air Canada et l'Association des pilotes d'Air Canada qui limite la taille et le genre d'aéronefs que nous pouvons piloter au nom des transporteurs régionaux en propriété exclusive.

Le sénateur Kirby: Les transporteurs régionaux à propriété exclusive ne peuvent offrir de vols sur des avions à réaction parce que la convention collective des pilotes d'Air Canada l'interdit?

Le capitaine Linthwaite: C'est exact.

Le sénateur Kirby: Je ferai une remarque, car je sais que vous ne pourrez la commenter. Rien ne prouve que cela changera compte tenu des propositions qui ont été faites jusqu'à présent, mais je n'en dirai pas plus.

Le capitaine Linthwaite: J'aimerais ajouter une chose, si vous me le permettez.

Le sénateur Kirby: J'en serais ravi. Allez-y.

Le capitaine Linthwaite: Nos préoccupations se rejoignent, mais, comme je l'ai déjà indiqué, aucun détail n'a été donné à ce sujet, de sorte que je ne peux vraiment faire d'observation. Les remarques qui sont faites ainsi, sans façon, n'ont souvent rien à voir avec ce qui se passe au bout du compte; je ne pourrai donc pas commenter votre remarque. J'espère que notre employeur pourrait nous offrir de meilleures perspectives, mais rien ne me le garantit. Les deux propositions sont très vagues au sujet de l'avenir des transporteurs régionaux.

Le sénateur Kirby: J'ai une question au sujet de ce qu'a dit M. McConchie au sujet de la fusion des groupes de pilotes. Ce que vous avez dit ne s'appliquait pas aux pilotes des transporteurs régionaux, n'est-ce pas? Autrement dit, vous parliez d'unir les pilotes de Canadien aux pilotes d'Air Canada, et non pas aux pilotes des transporteurs régionaux de Canadien ou d'Air Canada.

Capt. McConchie: Yes.

Senator Kirby: Strictly what I would call the parent airlines.

Capt. McConchie: Yes, mainline to mainline; that is my comparison.

Senator Kirby: Have you looked at what happens if you do the same analogy at the regional level?

Capt. Linthwaite: At the regionals, generally the workforce is younger. The growth from the regionals was mainly in the 1980s. For that reason, retirement occurs later. We do not have a huge amount of retirement. Air Ontario is one of the more senior regional airlines, and I know that we have fewer than 10 people coming up for retirement soon.

Senator Kirby: Out of how many?

Capt. Linthwaite: Out of 300, but part of the reason is that the retirement age in our collective agreement is 65. That could change, but it is the present situation.

Senator Kirby: Is it reasonable to guess there would likely be some layoffs at the regional level that would not occur at the parent company level?

Capt. Linthwaite: We have been given assurances by both parties that that would not happen.

Senator Kirby: It might happen aside from those assurances.

Capt. Linthwaite: That is correct. There could be something else that affects the industry thereby causing the layoffs. I am not naïve.

Senator Kirby: But that would not be part of either of the restructuring deals.

Capt. Linthwaite: If I could add something further, I see Senator Forrestall is here so I should like to say something about conflicts in the cockpit. I went through a merger between Austin Airways and Air Ontario. I do not think you could get much more of a cultural difference than between those two. Austin Airways was more of a bush-type operation, although I hate to use that term, while Air Ontario used to be what might be called a shirt-and-tie airline. You could not get a bigger personality difference than between those two airlines. However — and this goes back to what I said before about short-term pain for long-term gain — in the end, we became a stronger airline because it brought two different mentalities together. After you have been doing the same old thing for a few years, you get into a bit of a rut. The merger revitalized the airline; fresh ideas came forward and we realized that we were not doing everything right. We literally had first officers from Air Ontario in the same cockpit as the captain from Austin Airways where the first officer was being paid more than the captain. We did not have any bad incidents. All our pilots were very professional. I have total confidence in my pilots. When the cockpit door closes, those sorts of issues will go away.

Le capitaine McConchie: C'est exact.

Le sénateur Kirby: Cela ne s'appliquerait qu'à ce que j'appelle les sociétés aériennes mères.

Le capitaine McConchie: Oui, les grands transporteurs; c'était bien là ma comparaison.

Le sénateur Kirby: Avez-vous envisagé ce qui se passerait si vous faisiez la même analogie au niveau régional?

Le capitaine Linthwaite: Chez les transporteurs régionaux, la main-d'oeuvre est généralement plus jeune. Ces transporteurs ont connu leur croissance surtout dans les années 80. Pour cette raison, les retraites viendront plus tard. Pour l'instant, les retraites sont peu nombreuses. Air Ontario est l'un des transporteurs régionaux les plus vieux, et je crois que moins de 10 pilotes prendront leur retraite dans un avenir rapproché.

Le sénateur Kirby: Sur combien?

Le capitaine Linthwaite: Sur 300 pilotes, mais cela est attribuable en partie au fait que l'âge de la retraite prévu dans notre convention collective est de 65 ans. Cela pourrait changer, mais c'est ainsi pour l'instant.

Le sénateur Kirby: Il serait donc raisonnable de croire qu'il y aurait des mises à pied au niveau régional qui ne seraient pas nécessaires au sein de la société mère?

Le capitaine Linthwaite: Les deux parties nous ont garanti que cela ne se produirait pas.

Le sénateur Kirby: Mais cela pourrait se produire en dépit de ces garanties.

Le capitaine Linthwaite: En effet. D'autres facteurs pourraient avoir une incidence sur le secteur et rendre des congédiements nécessaires. Je ne suis pas naïf.

Le sénateur Kirby: Mais cela ne ferait pas partie de l'une ou l'autre entente de restructuration.

Le capitaine Linthwaite: Si je peux ajouter encore une chose, puisque le sénateur Forrestall est présent, j'aimerais parler des conflits dans le poste de pilotage. J'ai moi-même vécu la fusion de Austin Airways et Air Ontario. On n'aurait pu imaginer deux entreprises dont la culture était plus différente que ces deux-là. Austin Airways offrait des vols plutôt du type vol de brousse, même si j'hésite à employer ce terme, alors qu'Air Ontario était plutôt du type veston-cravate. Deux transporteurs n'auraient pu être plus différents. Toutefois — et cela revient à ce que je disais plus tôt au sujet des sacrifices à court terme qui permettent des gains à long terme — au bout du compte, notre entreprise en est sortie plus forte car elle a su réunir deux mentalités très différentes. Lorsqu'on fait la même chose tous les jours pendant quelques années, on atteint un point de stagnation. La fusion a revitalisé la société; de nouvelles idées ont été mises en oeuvre et nous avons compris que notre façon de faire n'était pas parfaite. Des pilotes d'Austin Airways se sont retrouvés dans le poste de pilotage avec des premiers officiers d'Air Ontario qui étaient mieux payés qu'eux. Aucun incident disgracieux ne s'est produit. Tous nos pilotes ont été très professionnels. Je fais entièrement confiance à mes pilotes. Lorsque la porte du poste de pilotage se ferme, ces questions n'importent plus.

Senator Kinsella: I would like to talk a bit about the fleet and the variety of equipment that your members are currently flying. Approximately how many different types of airplanes do you have in the fleets that you are flying?

Capt. Linthwaite: Inside the Air Canada regional airlines, there are Dash 8s and British Aerospace 146s and Beech 1900s. In CRA, I believe there are F28s and Dash 8s.

Senator Kinsella: Do you see merging the fleet as a major problem, a medium problem, or a small problem?

Capt. Linthwaite: In terms of the regional airlines, I do not see it as a problem because the Dash 8s are common; and, if I am not speaking out of turn, the F28s are coming up for replacement soon so they will have to be replaced anyway. Air Canada regionals are due for fleet replacement.

Senator Kinsella: Does your collective agreement, or any other agreements you have with your respective companies, give your membership any say over the type of equipment that would be purchased by the company?

Capt. Linthwaite: Not generally, except for the fact that some of our members may be on the board that selects the equipment.

Senator Kinsella: Currently, if a regional carrier that uses, say, the British Aerospace planes wanted to buy or rent or lease two more British Aerospace planes, there is nothing in the collective agreements or agreements of any other sort with the pilots that would impede that?

Capt. Linthwaite: Currently for us?

Senator Kinsella: Yes.

Capt. Linthwaite: There is.

Senator Kinsella: Would you describe the limit that this agreement places upon a decision by the management of Air Nova, for example, which has approximately six British Aerospace planes, to increase that number to 10? As pilots, what say do you have over that, by way of agreements that you have with the company?

Capt. Linthwaite: The British Aerospace 146s that are currently in the Air BC and Air Nova fleets are grandfathered. There is a scope clause that Senator Kirby was asking about that restricts the Air Canada regionals airlines to planes less than 70 seats. As well, there is an additional restriction that there be no jets. However, because Air Nova and Air BC had those aircraft previously, they are grandfathered; thus, they are allowed to operate them. However, there is no provision for replacement or expansion of those fleets.

Le sénateur Kinsella: Je voudrais aborder la question de la flotte et de la diversité d'appareils que vos membres pilotent actuellement. Combien de types d'avions différents, approximativement, vos membres pilotent-ils?

Le capitaine Linthwaite: Les lignes aériennes régionales d'Air Canada possèdent des Dash 8, des British Aerospace 146 et des Beech 1900. Dans les lignes aériennes régionales de Canadien, je crois qu'il y a des F28 et des Dash 8.

Le sénateur Kinsella: À votre avis, l'amalgamation de ces différents appareils dans une seule flotte représenterait-elle un problème majeur, un problème relativement sérieux, ou un problème mineur?

Le capitaine Linthwaite: Pour ce qui est des lignes aériennes régionales, il n'y aurait à mon avis aucun problème parce que les Dash 8 sont très répandus; et je me permets d'ajouter que les F28 doivent être remplacés bientôt et ils seront donc remplacés de toute façon. Les lignes aériennes régionales d'Air Canada doivent remplacer leur flotte.

Le sénateur Kinsella: Votre convention collective ou toute autre entente que vous avez avec vos compagnies respectives donnent-elles à vos membres un mot à dire au sujet du matériel que la compagnie peut acheter?

Le capitaine Linthwaite: Généralement non, sauf que certains de nos membres peuvent faire partie du comité chargé de choisir le matériel.

Le sénateur Kinsella: Actuellement, si un transporteur régional qui utilise, disons, des appareils British Aerospace voulait acheter ou louer deux autres avions British Aerospace, il n'y a rien dans la convention collective ou dans toute autre entente conclue avec les pilotes qui l'en empêcherait?

Le capitaine Linthwaite: Vous voulez dire dans notre cas à nous, actuellement?

Le sénateur Kinsella: Oui.

Le capitaine Linthwaite: Il y a un empêchement.

Le sénateur Kinsella: Pourriez-vous décrire les contraintes imposées par cette entente sur la décision de la direction d'Air Nova, par exemple, qui possède environ six avions British Aerospace et qui voudrait porter ce nombre à dix? Vous, les pilotes, avez-vous votre mot à dire là-dessus, aux termes d'ententes que vous avez conclues avec la compagnie?

Le capitaine Linthwaite: Les appareils British Aerospace 146 qui font actuellement partie des flottes d'Air BC et d'Air Nova sont protégés par des droits acquis. Il y a une disposition — et c'est là-dessus que porte la question du sénateur Kirby — qui limite les transporteurs régionaux d'Air Canada à des avions de moins de 70 places. Il y a aussi une autre restriction qui empêche ces transporteurs régionaux d'avoir des avions à réaction. Mais comme Air Nova et Air BC possédaient déjà ces appareils, ils font l'objet de droits acquis; les compagnies peuvent donc continuer à les exploiter. Il n'y a toutefois aucune disposition permettant de remplacer ces appareils ou d'en augmenter le nombre.

Senator Kinsella: Effectively, your association has strong control over the acquisition of new equipment. What is the rationale behind that? When you were negotiating for that, what was your objective?

Capt. Linthwaite: Perhaps I am mixed up. I did not negotiate the restriction. I am with the Air Canada regionals. Perhaps Mr. McConchie can comment on that.

Senator Kinsella: Since you are with the Air Canada regionals, let us take the case of Air Nova. If Air Nova wants to have more British Aerospace aircraft, is there a limitation or not?

Capt. Linthwaite: That limitation is imposed on Air Ontario as well. It is a provision in the collective agreement between Air Canada and the Air Canada Pilots Association. Thus, there is a restriction.

Senator Kinsella: When considering merging, we talked about seniority being a difficulty that would have to be overcome. To what extent will this be another type of difficulty that will have to be taken care of?

Capt. McConchie: Senator Kinsella, you have brought up a good point, one that makes the opportunity for a single merged carrier work. At Canadian Airlines, we have 747s. Air Canada has 747s. We currently have DC-10s, which we are slowly phasing out to 767 operation. Air Canada has 767s. We have Airbus A320s, as does Air Canada. The difference in the smaller jets is the Boeing 737 and the DC-9s, which, I would hope, are due to be renewed in a stronger carrier down the road. Already you have some equipment types that meld beautifully. Training costs will be kept down in a single merged carrier. When you have those pieces of equipment, not only is it easier to train, you can incorporate them on to the different route structures much more readily.

Senator Kinsella: In your industry, is it common practice around the world that pilots' associations have these kind of special agreements that speak to equipment acquisition? Are there some agreements that include clauses that speak to the investment or expansion of a given airline, for example? Is it true or not that the American Airlines pilots have an agreement with their company that the company may not invest more than 15 per cent without the concurrence of the pilots?

Capt. Lynch: That is correct.

Senator Kinsella: Does that speak to why in one of the proposals in the private sector that 14.9 per cent was the level of involvement in the first offer?

Capt. Lynch: There are many different agreements and every contract is an individual one. You mentioned correctly that the American Airlines pilots' association has that agreement with their company. United Airlines is a company in which the pilots own a significant portion of the airline. They have no such veto; however, they have other provisions concerning scope clauses. Scope clauses vary tremendously from airline to airline, depending on the circumstances under which they were

Le sénateur Kinsella: En fait, votre association a droit de regard sur l'acquisition de nouveau matériel. Quelle est la raison d'être de cet arrangement? Quand vous avez négocié cela, quel était votre objectif?

Le capitaine Linthwaite: Je suis peut-être embrouillé. Je n'ai pas négocié cette restriction. Je représente les pilotes des transporteurs régionaux d'Air Canada. Peut-être M. McConchie pourrait-il vous répondre.

Le sénateur Kinsella: Puisque vous représentez les transporteurs régionaux d'Air Canada, prenons le cas d'Air Nova. Si Air Nova veut acheter un plus grand nombre d'appareils British Aerospace, y a-t-il, oui ou non, une disposition qui l'en empêche?

Le capitaine Linthwaite: Cette restriction est imposée aussi à Air Ontario. C'est une disposition de la convention collective entre Air Canada et l'Association des pilotes d'Air Canada. Il y a donc une restriction.

Le sénateur Kinsella: Dans le débat sur la fusion, il a été question de l'ancienneté qui poserait une difficulté qu'il faudrait surmonter. Dans quelle mesure cette difficulté se posera-t-elle?

Le capitaine McConchie: Sénateur Kinsella, vous avez soulevé une question intéressante qui démontre qu'un transporteur unique résultant d'une fusion pourrait fonctionner. Chez Canadien, nous avons des 747. Air Canada a des 747. Nous avons actuellement des DC-10 que nous remplaçons graduellement par des 767. Air Canada a des 767. Nous avons des Airbus A320 et Air Canada en a aussi. La différence se situe dans les appareils à réaction plus petits, les Boeing 737 et les DC-9, et j'espère qu'un transporteur ayant les reins plus solides remplacera ces appareils à l'avenir. Nous avons déjà du matériel qui peut s'agencer magnifiquement. Le coût de la formation serait moins élevé avec un transporteur unique fusionné. Le matériel permettrait non seulement de faciliter la formation, mais aussi d'affecter beaucoup plus facilement différents appareils à différentes liaisons.

Le sénateur Kinsella: Dans votre industrie, est-ce pratique courante ailleurs dans le monde que les associations de pilotes concluent ce genre d'ententes spéciales portant sur l'acquisition de matériel? Y a-t-il des ententes qui comportent des dispositions traitant de l'investissement ou de l'expansion d'une compagnie aérienne, par exemple? Est-il vrai ou non que les pilotes de American Airlines ont conclu une entente avec leur compagnie aux termes de laquelle la compagnie ne peut pas investir plus de 15 p. 100 sans l'accord des pilotes?

Le capitaine Lynch: C'est vrai.

Le sénateur Kinsella: Cela explique-t-il pourquoi dans l'une des propositions du secteur privé, la première offre comportait un niveau de participation de 14,9 p. 100?

Le capitaine Lynch: Il y a beaucoup d'ententes et chaque convention collective est distincte. Vous avez dit avec raison que l'association des pilotes de American Airlines a conclu une telle entente avec leur compagnie. United Airlines est une compagnie dont les pilotes possèdent une part appréciable. Ils n'ont aucun droit de veto de ce genre; ils ont toutefois d'autres dispositions concernant la portée du travail. Ces dispositions varient énormément d'une compagnie aérienne à l'autre, selon les

negotiated. Thus, it is very difficult to draw a parallel from one to the other.

Most airlines in the world have some form of negotiated settlement with regard to jobs being taken out of that airline, regardless of its size, and put into another airline at a lower cost. Basically, that is what the management of these companies are trying to do. It is essentially what economics are trying to force upon them. We are trying to preserve some career stability for pilots within the associations.

Senator Losier-Cool: In answer to Senators Forrester and Kirby with regard to seniority and pension rights, you seemed to have a positive reaction on behalf of your members to the merger plan. Did you identify any negative impacts on the pension rights of your members?

Capt. Lynch: Generally, the airline pension schemes vary from company to company. They are generally supplemented beyond what is allowed under government regulations. These supplements would disappear with the demise of a company.

I am also a Canadian Airlines pilot. We have been living with this for a long time. Nevertheless, those of us who are reaching pensionable age feel that, regardless of which of these proposals goes ahead, the pensions will be carried to the other carrier, as long as the carrier survives in one form or another. That is the positive side with regard to pensions.

Senator Losier-Cool: Is there no negative side?

Capt. Lynch: I am sure there are some negatives. The negative is that we will not stay in business. At Canadian, we have been faced with this for close to 10 years. We have gone through a tremendous number of restructurings and downsizings. We have made many contract concessions. There has been a great deal of effort to try to make the thing work. Thus far, it has not been that successful. We are looking forward to some solution, as Captain McConchie said, from within the industry to try to make a very strong airline industry. One dominant carrier in any way, shape, or form would be preferable to what we have all faced in the past, not only for us but for the public as well.

Senator Losier-Cool: Would you say that pensions and attrition would ease the layoffs?

Capt. McConchie: Based on the projections of retirements and training needs, we do not foresee any layoffs among the pilot group. That does not take into account growth.

Senator Kinsella: For clarification, you used the phrase "scope clauses." How do you spell the term, what is its etymology, and what is the French translation for it?

circonstances dans lesquelles elles ont été négociées. Il est donc très difficile de faire des comparaisons.

La plupart des compagnies aériennes du monde ont négocié une entente quelconque relativement aux emplois qui peuvent être enlevés à cette compagnie aérienne, quelle que soit sa taille, pour être greffés à une autre compagnie aérienne, à un coût inférieur. C'est essentiellement ce que s'efforcent de faire les dirigeants de ces compagnies. En fait, ce sont les forces économiques en jeu qui les obligent à le faire. Nous essayons de préserver une certaine stabilité de carrière pour les pilotes membres des associations.

Le sénateur Losier-Cool: En réponse aux questions des sénateurs Forrester et Kirby au sujet de l'ancienneté et de la pension, vous semblez avoir exprimé au nom de vos membres une réaction positive à ce plan de fusion. Avez-vous décelé des incidences négatives sur les droits de vos membres en matière de pensions?

Le capitaine Lynch: En général, les régimes de pensions des compagnies aériennes varient d'une compagnie à l'autre. Ils sont généralement enrichis par rapport à ce qui est permis par la réglementation gouvernementale. Ces suppléments disparaîtraient en même temps que l'une des compagnies.

Je suis aussi pilote chez Canadien. Cette situation nous tracasse depuis longtemps. Néanmoins, ceux d'entre nous qui approchent de l'âge de la retraite ont le sentiment que, peu importe laquelle de ces propositions est acceptée, les pensions seront transférées à l'autre transporteur, pourvu que le transporteur survive sous une forme ou sous une autre. Voilà l'aspect positif pour ce qui est des pensions.

Le sénateur Losier-Cool: N'y a-t-il aucun aspect négatif?

Le capitaine Lynch: Je suis certain qu'il y a des aspects négatifs. Il y a notamment le fait que notre compagnie va disparaître. Chez Canadien, cette éventualité nous menace depuis près de 10 ans. Nous avons vécu un grand nombre de remaniements et de compressions. Nous avons fait beaucoup de concessions contractuelles. Beaucoup d'efforts ont été déployés pour essayer de redresser la barre. Jusqu'à maintenant, le succès est très mitigé. Comme le capitaine McConchie l'a dit, nous envisageons favorablement une solution élaborée par le secteur lui-même et qui pourrait déboucher sur un secteur aérien très solide. Un transporteur dominant, quelle que soit la forme qu'il pourrait avoir en fin de compte, serait préférable à ce que nous avons tous vécu dans le passé, et je ne parle pas seulement de nous, mais du public également.

Le sénateur Losier-Cool: Diriez-vous que les départs à la retraite et autres départs volontaires faciliteraient la réduction des effectifs?

Le capitaine McConchie: D'après les prévisions en matière de retraite et de besoins de formation, nous n'entrevoions aucune mise à pied parmi les pilotes. Cela ne tient pas compte de la croissance.

Le sénateur Kinsella: Je voudrais une précision. Vous avez parlé de dispositions concernant la portée et vous avez utilisé l'expression anglaise «scope clauses». Comment épelez-vous ce

Capt. McConchie: My compatriot used that term. Often, in pilot talk, we use certain terms. I imagine in government you have many abbreviations and terms that come to you and that mean something to you but which would go right over our heads.

It is spelled "s-c-o-p-e." The French, I believe, is very similar; however, I am not sure.

It is something that enables the pilots of the company to have at least some control over a company's use of our code. For example, a passenger who buys a ticket and expects to get on a Canadian Airlines aircraft to go somewhere may, in reality, get on another carrier's aircraft. The company must ask for our consent to enable them to enter into the code-sharing arrangements that allow our passengers to go on their particular jets.

A strong single carrier would be able to operate many more flights with its own jets on which Canadian citizens might be flown by Canadian crews and Canadian flight attendants. We do not have the asset base to continue expanding our own fleet.

Capt. Linthwaite: Most collective agreements talk about scope of work. That is the root of the term. It defines the scope of your work as set out in the collective agreement.

The Chairman: Gentlemen, thank you for your presence here today. It was most appreciated by all of us.

I welcome the representatives of Transport 2000. We would be pleased to hear your brief and then to ask a few questions when you have finished.

Mr. Michael Janigan, Executive Director/General Counsel, Public Interest Advocacy Centre, a Member Organization of the Canadian Association of Airline Passengers (CAAP); Transport 2000: Thank you for having us here today. The Canadian Association of Airline Passengers is an informal coalition of organizations that represent ordinary Canadians concerned with the delivery of important public services such as airline travel. I do not believe that there is a list of the constituent organizations of CAAP appended to our airline Bill of Rights, but they include the organizations that are here today, as well as some large organizations, such as the Ontario Council of Senior Citizens Organizations, the Manitoba Society of Seniors, and Rural Dignity. The organizations represent over 1 million Canadians.

CAAP has been able to make representations on the issues associated with the proposed mergers and the operation of the airline industry in general terms to the office of the Prime

terme, quelle en est l'étymologie et comment cela se traduit-il en français?

Le capitaine McConchie: Mon compatriote a utilisé ce terme. Entre pilotes, nous avons notre jargon. Je suppose qu'au gouvernement, vous utilisez beaucoup d'abréviations et de termes qui ont un sens pour vous mais qui nous dépasseraient complètement.

Cela s'appelle «s-c-o-p-e». Je pense que le mot français est semblable, mais je n'en suis pas sûr.

C'est une disposition qui permet aux pilotes de la compagnie d'avoir au moins leur mot à dire sur l'utilisation de notre dénomination par la compagnie. Par exemple, un voyageur qui achète un billet et qui s'attend à prendre place à bord d'un avion de Canadien peut fort bien se retrouver dans l'avion d'un autre transporteur. La compagnie doit demander notre consentement pour lui permettre de conclure des arrangements de partage des dénominations pour que nos passagers puissent voyager à bord des avions d'une autre compagnie.

Un transporteur unique solide pourrait avoir beaucoup plus de vols faisant appel à ses propres avions pilotés par des équipages canadiens et transportant des citoyens canadiens qui seraient servis par des agents de bord canadiens. Nous n'avons pas actuellement les ressources voulues pour continuer d'agrandir notre propre flotte.

Le capitaine Linthwaite: La plupart des conventions collectives comportent des dispositions traitant de la portée du travail ou de l'énoncé des tâches. C'est de là que vient le terme. Cela établit l'ampleur des tâches visées par la convention collective.

La présidente: Messieurs, je vous remercie beaucoup pour votre présence aujourd'hui. Nous vous en sommes tous reconnaissants.

Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de Transport 2000. Nous sommes prêts à entendre votre déclaration et, quand vous aurez terminé, nous aurons quelques questions à vous poser.

M. Michael Janigan, directeur général et avocat, Centre pour la défense de l'intérêt public, organisation membre de la Canadian Association of Airline Passengers (CAAP); Transport 2000: Merci de nous accueillir aujourd'hui. La Canadian Association of Airline Passengers est une coalition non officielle d'organisations représentant des Canadiens ordinaires qui s'intéressent à la prestation de services publics importants comme le transport aérien. Je ne crois pas que nous ayons annexé une liste des organisations membres de la CAAP à notre déclaration des droits des passagers des lignes aériennes, mais on y trouve les organisations qui sont représentées ici aujourd'hui, ainsi que certaines grandes organisations, notamment le Ontario Council of Senior Citizens, la Manitoba Society of Seniors et Rural Dignity. Ces organisations représentent plus de un million de Canadiens.

CAAP a réussi à intervenir auprès du bureau du premier ministre, du Bureau de la concurrence, du ministère des Transports et de députés au Parlement afin de faire connaître son

Minister, the Competition Bureau, the Department of Transport, and members of Parliament.

It has been noted that CAAP has expressed frustration with the context of much of the airline debate to date. While the various corporate and legal machinations of the players associated with the two dominant airlines in Canada has certainly been good media copy, we do not believe that it has been instructive concerning the needs of the ordinary Canadian airline passenger.

As a starting point, it might be useful to refer to the statutory objectives that are contained in the Canada Transportation Act. The act provides them in the form of a declaration under section 5, where it states:

It is hereby declared that a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services accessible to persons with disabilities and that makes the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers, including persons with disabilities, and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions...

The act then further notes that "those objectives are most likely to be achieved when all carriers are able to compete both within and among the various modes of transportation."

The act sets out conditions under which the objectives will presumably be achieved through competitive modes of operation. These include matters such as meeting the highest practical safety standards, and fares, rates and conditions that do not constitute an unfair advantage or obstacle to the mobility of persons or interchange of commodities in Canada, as well as ensuring that each mode of transportation is economically viable.

Unfortunately, before there has been a realistic assessment of how well the act's objectives have been met, we have come upon this current crisis, apparently driven by the inability of the ownership of Canadian Airlines to sustain further financial losses. However, even without a comprehensive assessment of the CTA, we can state that the death or disappearance of Canadian Airlines is not an isolated cloud in an otherwise sunny sky. There are considerable current detriments that we perceive in safety and quality of service and a little evidence that competition from the dominant duopoly has been effective in restraining, much less reducing, the basic fare for airline customers.

At the same time as we are experiencing this mostly made-in-Canada crisis, there is increasing evidence from the United States — and I note here that this is a market that is much closer to being workably competitive than ours — that significant consumer problems with quality of service and pricing are legion. In fact, consumer unhappiness led to the induction in Congress this year of a Bill of Rights for airline passengers. The adoption of this bill was narrowly averted after an intensive and expensive

point de vue au sujet des propositions de fusion et de l'exploitation du secteur des lignes aériennes en général.

On a fait remarquer que CAAP a exprimé sa frustration à l'égard d'une grande partie du débat qui a eu lieu à ce jour sur les lignes aériennes. Il est vrai que les diverses manoeuvres commerciales et juridiques des intervenants associés aux deux principaux transporteurs aériens au Canada ont fourni de la bonne copie aux médias, mais nous croyons que tout cela ne nous a pas beaucoup informés sur les besoins des simples canadiens qui voyagent en avion.

Comme point de départ, il pourrait être utile de se reporter aux objectifs énoncés explicitement dans la Loi sur les transports au Canada sous forme d'une déclaration à l'article 5, et je cite:

Un réseau sûr, économique, efficace et adéquat de services de transport rentables et efficaces accessibles aux personnes handicapées et faisant le meilleur usage possible de tous les modes de transport disponibles au plus bas coût possible est essentiel pour répondre aux besoins des expéditeurs et des voyageurs, y compris les personnes handicapées, et pour maintenir le mieux-être économique et la croissance du Canada et de ses régions [...]

On dit ensuite dans la loi que «ces objectifs ont le plus de chance d'être atteints si tous les transporteurs peuvent faire concurrence à l'intérieur de chaque mode et entre les modes de transport».

La loi énonce les conditions dans lesquelles les objectifs seront probablement atteints grâce à la concurrence. Ces conditions comprennent notamment le fait de respecter les normes les plus élevées possible en matière de sécurité, ainsi que des tarifs, des taux et des conditions qui ne constituent pas un avantage injuste et qui ne font pas obstacle à la mobilité des personnes ni à la circulation des denrées au Canada, et aussi le fait de s'assurer que chaque mode de transport est économiquement viable.

Malheureusement, avant que l'on ait fait une évaluation réaliste de l'atteinte de ces objectifs énoncés dans la loi, nous avons été plongés dans la crise actuelle, apparemment suscitée par l'incapacité des propriétaires des Lignes aériennes Canadien d'absorber de nouvelles pertes financières. Toutefois, même en l'absence d'une évaluation approfondie de la Loi sur les transports au Canada, nous pouvons dire que la disparition des Lignes aériennes Canadien n'est pas un simple nuage isolé dans un ciel autrement dégagé. Cela comporte des inconvénients considérables en termes de sécurité et de qualité du service et rien ne prouve que la concurrence dans le cadre duopole actuel a réussi à contenir, et encore moins à réduire les tarifs de base pour les voyageurs.

En même temps que nous sommes plongés dans cette crise pour l'essentiel fabriquée au Canada, il semble de plus en plus évident qu'aux États-Unis, marché qui se rapproche beaucoup plus du nôtre d'une véritable concurrence, les consommateurs éprouvent d'innombrables problèmes de qualité du service et de prix abordables. En fait, le mécontentement des consommateurs a abouti cette année à la présentation au Congrès d'une déclaration des droits des passagers des lignes aériennes. L'adoption de ce

campaign of lobbying by the airlines, coupled with their promises to implement their own codes reflecting consumer concerns.

Both to address problems with the status quo and to avoid being sucked into the vortex of the Onex-Air Canada battles, CAAP has attempted to draft a similar bill of airline passengers' rights that should apply across the board. The first version of this document is before you today and appears on the Web site of my organization, the Public Interest Advocacy Centre.

We note with some satisfaction the statements of the Minister of Transport to the effect that the federal government now recognizes that this current crisis is more than a shareholder fight between corporate heavyweights and that a final result of having one dominant airline will have profound implications. These implications without remedy are subversive of the Canada Transportation Act, the Competition Act, and the normal expectations of Canadian consumers associated with the delivery of public services.

We are heartened that public debate has at least pulled the treatment of consumer protection into a perspective that accords with the 20th century rather than the 19th century. We also note that corporate players have made efforts to align their interests with that of the consuming public. Interestingly enough, at the same time both have been quick to claim the title of champion of maximizing shareholder value, an achievement not always consistent with consumer satisfaction.

We take no sides in this dispute, but will observe that the Air Canada supposition that the operation of three airlines, namely, Air Canada, Canadian, and Hamilton Discount Air, under one ownership will provide sufficient protection for consumers breaks new ground in the field of economic confabulation. However, I wish to set out some observations that are pertinent both to the current and future airline market in Canada.

First, the Canadian and American experience appears to indicate that it is difficult to obtain desirable standards of safety, quality of service, and consumer friendly regimes of pricing through the use of market forces alone. Incorporation of the principles of consumer protection set out in CAAP's Airline Passenger Bill of Rights and to the licensing conditions of all carriers is required.

Second, the experience with competition to date has only been sporadically successful in ensuring lower fares for consumers. The basic fare market on popular routes in the duopoly system has seemed impervious to competitive rivalry, particularly after the demise of Greyhound and Vista. It is important that the passenger be protected from non-cost-based pricing in those markets where no workable competition exists.

projet de loi a été évitée de peu à la suite d'une campagne intensive et coûteuse de la part des compagnies aériennes, conjuguée à leurs promesses de mettre en oeuvre leurs propres codes pour répondre aux préoccupations des consommateurs.

Pour résoudre les problèmes causés par le statu quo et pour éviter de se laisser entraîner dans le tourbillon des batailles opposant Onex à Air Canada, la CAAP s'est efforcée de formuler une déclaration des droits des voyageurs aériens qui s'appliquerait de façon généralisée. La première version de ce document se trouve devant vous aujourd'hui et est publiée sur le site Web de mon organisation, pour la défense de l'intérêt public.

Nous sommes heureux d'entendre le ministre des Transports dire que le gouvernement fédéral reconnaît maintenant que la crise actuelle n'est pas une simple querelle d'actionnaires entre de grosses sociétés et que le résultat final, soit la présence d'un transporteur aérien dominant, aura de profondes répercussions. Ces répercussions implacables portent atteinte à la Loi canadienne sur les transports, à la Loi sur la concurrence et aux attentes normales des consommateurs canadiens en matière de services publics.

Nous trouvons réconfortant que le débat public ait au moins jeté sur le dossier de la protection des consommateurs un éclairage digne du XX^e siècle et non pas du XIX^e. Nous constatons aussi que les grandes entreprises ont fait des efforts pour aligner leurs intérêts sur ceux du public voyageur. Chose intéressante, de part et d'autre on se targue d'être le champion de la valeur ajoutée pour les actionnaires, ce qui n'est pas toujours compatible avec la satisfaction des consommateurs.

Nous ne prenons pas parti dans ce conflit, mais nous faisons observer que la supposition d'Air Canada que le fonctionnement de trois compagnies aériennes, nommément Air Canada, Canadien et Hamilton Discount Air, appartenant au même propriétaire, accorderait une protection suffisante aux consommateurs constitue un nouveau record dans le domaine de la fabulation économique. Je voudrais toutefois consigner certaines observations qui sont pertinentes à la fois au marché actuel et futur des du transport aérien au Canada.

Premièrement, l'expérience canadienne et américaine semble indiquer qu'il est difficile de mettre en oeuvre des normes souhaitables de sécurité, de qualité du service et de prix abordables pour les consommateurs en s'en remettant aux forces du marché. Ce qu'il faut, c'est intégrer aux conditions de licence de tous les transporteurs les principes de protection du consommateur énoncés dans la déclaration des droits des voyageurs aériens de la CAAP.

Deuxièmement, l'expérience de la concurrence à ce jour n'a réussi que de façon sporadique à faire baisser les tarifs pour les consommateurs. Les tarifs de base sur les liaisons les plus achalandées dans le cadre du duopole ont semblé insensibles à la rivalité des concurrents, surtout après la disparition de Greyhound et de Vista. Il est important que le voyageur soit protégé contre des prix qui ne seraient pas fondés sur les coûts dans les marchés où il n'y a aucune concurrence.

Third, the principal players intend to apply any efficiencies and cost reductions gained by a merger to the benefit of their shareholders. These gains must be shared with consumers.

Fourth, the need for consumer protection does not evaporate because of the possibility of competitive entry or in the presence of a market player competing in several niches. A merged airline would have over 90 per cent of the Canadian domestic market. It would be able to enforce any price increase without significant loss of market share. If there is competition in several markets segments, prices will likely be reduced in those segments financed by fare increases in the non-competitive market segments. Thus, you must have a framework to ensure reasonable pricing.

There is an increasing need for vigilance with respect to ensuring barrier-free entry of potential market participants. In addition, as is recognized by the minister, a more proactive approach to predatory pricing is required. Any price restraints must be coupled with service quality indicators, which would ensure that in a situation of market dominance or monopoly the dominant carrier does not reduce service to meet the price restraints and line shareholder pockets.

Realistic service commitments to small communities must be maintained by any dominant carrier. The regulatory process, presumably administered by the Canadian Transportation Agency, must be transparent and accessible by important public and consumer interests.

Section 66 of the Canada Transportation Act is inadequate as a basis for consumer protection. As the Competition Bureau has indicated, it only operates with respect to basic fares. In addition, it contemplates the disposition of single episodic complaints rather than imposition of a structure to ensure regulatory fairness.

We note the willingness of the Minister of Transport to engage in dialogue to establish the appropriate policy framework for airlines into the 21st century. We see the need for a framework that is firm enough to ensure basic standards of safety and consumer protection, open enough to encourage competitive entry and choice, and flexible enough to fill in the gaps that market forces cannot address. One thing is absolutely clear: A laissez-faire approach will not work now or in the foreseeable future. A strategy of unregulated monopoly today, competition tomorrow will deny forever the benefits that airline customers should have had yesterday.

[Translation]

Mr. Harry Gow, President, Transport 2000: I will now quickly review some of the most important sections of this Airline Passenger Bill of Rights, a document that we are submitting to bring about changes. These changes would, of course, be managed

Troisièmement, les principaux intervenants entendent faire profiter leurs actionnaires des gains d'efficacité et de la réduction des coûts. Ces gains doivent être partagés avec les consommateurs.

Quatrièmement, le besoin de protéger le consommateur ne disparaît pas à cause de la possibilité de l'arrivée d'un concurrent ou de la présence d'un intervenant qui fait concurrence dans plusieurs créneaux. Une compagnie aérienne fusionnée aurait plus de 90 p. 100 du marché intérieur canadien. Elle serait en mesure d'imposer toute augmentation de prix sans perte sensible de sa part de marché. Si la concurrence joue normalement dans plusieurs segments du marché, les prix diminueront probablement dans ces segments, grâce à des augmentations de tarifs dans d'autres segments où il n'y a pas de concurrence. C'est ainsi qu'il faut un cadre pour garantir des prix raisonnables.

Il faut faire preuve de plus en plus de vigilance pour garantir la possibilité d'accéder sans obstacle au marché potentiel. De plus, comme le reconnaît le ministre, il faut une approche plus proactive pour lutter contre les prix d'éviction. Toute restriction de prix doit être conjuguée à des indicateurs de qualité du service, ce qui garantirait qu'en situation de domination du marché ou de monopole, le transporteur dominant ne réduirait pas ses services pour respecter les contraintes en matière de prix, engraisant ainsi ses actionnaires.

Tout transporteur dominant devrait maintenir des engagements de service réalistes à l'égard des petites collectivités. Le processus de réglementation, censé être administré par l'Office des transports du Canada, doit être transparent et accessible tant pour le grand public que pour les consommateurs qui ont des intérêts importants.

L'article 66 de la Loi sur les transports au Canada constitue un fondement inadéquat pour la protection du consommateur. Comme le Bureau de la concurrence l'a indiqué, elle ne touche en fait que les tarifs de base. Par ailleurs, elle permet de s'occuper du règlement de plaintes ponctuelles plutôt que de l'imposition d'une structure garantissant une réglementation équitable.

Nous soulignons la volonté du ministre des Transports d'engager un dialogue en vue de mettre en place un cadre stratégique approprié pour les lignes aériennes au XXI^e siècle. Nous constatons le besoin d'un cadre stratégique suffisamment ferme pour assurer des normes de sécurité de base et une protection du consommateur, un cadre stratégique qui soit suffisamment ouvert pour encourager la concurrence et le choix et assez souple pour combler les lacunes que les forces du marché n'arrivent pas à combler. Une chose est tout à fait claire: une approche de laissez faire ne peut fonctionner maintenant ni dans un avenir prévisible. Une stratégie de monopole non réglementé aujourd'hui et de concurrence demain empêchera à tout jamais les clients des lignes aériennes d'avoir certains avantages qu'ils auraient dû avoir hier.

[Français]

M. Harry Gow, président, Transport 2000: Je vais maintenant, de façon sommaire, indiquer quelques-uns des facteurs les plus importants de cette déclaration des droits des passagers de l'air; un document que nous proposons en tant que

by various existing bodies as set out, at least in part, in the Canadian Transportation Act.

The general principle underlying this bill of rights is as follows: Airline passengers flying in and out of Canadian airports or on flights operated by air carriers based in Canada are entitled to a safe flight, with a high quality of service at affordable, predictable prices on a year-round basis. A major component of this statement is the section on public participation.

We would like to see increased public oversight and fair, enforceable rules to protect passenger rights. Moreover, we deplore the existence of numerous outstanding issues relating to safety, pricing and service which must be resolved in the public interest.

Great Britain, France and the United States each have, in their own way, much broader and more stringent provisions than the ones already in place in Canada where we have some regulatory pricing provisions and everything else is pretty much left to individual complaints.

We believe the Minister of Transport should require any party proposing substantial change to state in their proposal how passenger interests will be accommodated in both a transition period and the longer term. Thus far, we have only heard a great deal said about the transition period.

The Minister of Transport should establish a public involvement process. We also think that persons participating as consumers in these organizations should receive a moderate per diem. Public interests representing passengers should also be given status on the boards of airports, air carriers and the air navigation system in Canada.

For us, safety is our foremost consideration, followed by service quality and pricing. The media often refer to pricing, somewhat less to safety and even less so to service quality.

As everyone knows, in the U.S. market which until now has been more or less deregulated, the number of passenger complaints about a variety of issues, including safety, has soared in recent years. The situation is somewhat calmer here in Canada, but we anticipate that with the prospect of future changes in the industry, safety, service quality and pricing could also be in for a rough ride and the number of complaints could increase.

We are seeking assurances on the following points: priority of public safety, normal and emergency levels of services and a culture of safety or one that is safety-oriented. We would like to see special procedures in place to deal with potential threats to passenger safety and full access to safety information — in other words transparency at various levels.

levier de changements, changements qui seraient, évidemment, gérés par les différents corps déjà sur place, qui sont d'ailleurs, en partie au moins, prévus dans la Loi sur les transports au Canada.

Le principe général de ce document est le suivant: les passagers de l'air qui transitent par les aéroports canadiens ou qui se déplacent à bord des vols exploités par des transporteurs aériens dont le siège est au Canada, ont droit à des vols effectués en toute sécurité et offrant un haut niveau de services à des prix qui soient en tout temps abordables et prévisibles. Une partie maîtresse de cette déclaration est la section sur la participation du public.

Nous voudrions voir un certain niveau accru de surveillance publique pour que des règles justes et exécutoires soient mises en place afin de protéger les droits des passagers. On déplore l'existence de nombreux problèmes liés à la sécurité, la tarification et la qualité des services qu'il est dans l'intérêt public de résoudre.

La Grande-Bretagne, la France et les États-Unis ont, chacun à leur façon, des dispositions qui me paraissent plus étendues et plus fortes que celles déjà en place au Canada où on se limite un peu à certains tarifs réglementaires et le reste est laissé un peu à des plaintes individuelles.

Nous aimerions que le ministre des Transports requière de toute partie, qui veut procéder à des transformations substantielles, qu'elle énonce, dans sa proposition, de quelle manière les intérêts des passagers seraient pris en compte dans le période de transition et à plus long terme. Jusqu'à présent, nous entendons beaucoup parler de la période de transition seulement.

Nous aimerions voir exister un organe permanent permettant la participation de représentants du public. Nous voudrions également qu'il y ait une certaine compensation des coûts des personnes qui participent en tant que consommateurs au sein de ces corps et nous voudrions voir aussi la présence de représentants de passagers au sein des conseils d'administration, autant des aéroports que des transporteurs et de navigation Canada.

La sécurité pour nous est le premier principe que l'on voudrait voir appliqué dans l'action, suivi de la qualité des services et de la tarification. Dans les médias, nous voyons plusieurs références à la tarification, un peu moins à la sécurité et très peu sur la qualité des services.

Or, chacun sait qu'aux États-Unis, dans un marché qui, jusqu'à présent a été passablement déréglementé, le nombre de plaintes de la part de passager, sur toutes sortes de choses, y compris la sécurité, a fait une montée assez vertigineuse ces dernières années. Ici, la situation semble un peu plus calme, mais nous prévoyons, avec les changements qui peuvent survenir dans l'industrie, que la sécurité, la qualité des services et les prix pourraient naviguer à travers une zone de turbulence et le nombre de plaintes pourrait augmenter.

Nous voudrions voir certains points assurés: la sécurité en grande priorité, les services en situation normale et en situation d'urgence, une culture de la sécurité ou axée vers la sécurité. Nous aimerions voir des procédures pour prendre en compte ces menaces possibles à la sécurité, un accès complet à l'information relative à la sécurité, donc une transparence à plusieurs niveaux.

Furthermore, we would like to receive additional information about accidents or incidents involving aircraft. Service quality covers the following areas: full passenger information disclosure, onboard quality and general service standards.

The airlines' complaint service should include a designated staff person at each airport to handle customer complaints. The designated person's name, phone number, and e-mail address should be made available at ticket counters and gates. Complaint forms that can be mailed in should also be available. The airline should be required to answer every complaint within 30 days. One important initiative would be the appointment by the government of an independent ombudsperson. Mr. Gerry Schwartz has already promised to appoint someone to this position within his service. The ombudsperson would be required to issue quarterly reports on the complaints received and how they were handled.

We would also like to see the full list of complaints received on the topics listed on pages 5 and 6 published within 45 days.

Fares in rural, remote and northern regions should be affordable and reasonable. Fare increases in these areas should not exceed the national average for such increases. Any differential in cost for these markets should be justified and be the result of a public process.

Lastly, here is a word that has been banished from our politically correct vocabulary in recent years: regulation. The word is quickly coming back into vogue as people grow concerned about a possible monopoly situation. The Canadian Transportation Agency should mandate through new regulations passenger regulations, oversight procedures and redress mechanisms. Public participation should be required as part of the CTA's monitoring and regulatory activities.

[English]

Senator ForreSTALL: You mentioned the possible formation of an airline passengers' bill of rights. I assume that that plan flows naturally from events in the United States that, in no small part, arose from the treatment of not only the victims of tragedies but, more important, in reality, the families of those victims. Am I correct in that assumption?

Mr. Gow: You are right, sir. That is exactly correct. The inspiration from this is in large measure American and is indeed somewhat inspired by an association related to ours, the International Association for Safety in Air. Their president, Lyn Romano, was a speaker at a recent conference that we held. There is some American and British inspiration as well. There are various charters of rights for various modes in Britain. In France, consumer participation is generally assured in state or regional

Aussi, nous voudrions davantage d'information sur les accidents ou incidents impliquant des aéronefs. La qualité du service inclut les catégories de transparence envers les passagers, la qualité des services à bord et les normes générales de service.

On devrait compter au sein du service de traitement des plaintes et des transporteurs aériens un employé chargé, dans chaque aéroport, du traitement des plaintes des clients. Son nom, son numéro de téléphone, son adresse de courriel devraient être disponibles sur demande auprès de chaque comptoir d'enregistrement et chaque porte d'embarquement. Des formulaires de plaintes pouvant être postés devraient également être disponibles. Le transporteur aérien devrait être tenu de répondre à toute plainte dans un délai de 30 jours. Un commissaire aux plaintes serait très important. M. Gerry Schwartz a déjà promis, à l'intérieur de son service, de nommer un tel commissaire. On parle d'un commissaire public nommé par l'autorité publique. Il devrait s'agir d'une personne indépendante et nommée par le gouvernement. Cette personne devrait être requise de publier des rapports trimestriels quant aux plaintes reçues et leur traitement.

Nous avons aussi une liste des plaintes que nous voudrions publier à l'intérieur de 45 jours, donc un relevé sur le nombre de plaintes dans chacune des catégories listées au bas de la page 5 et en haut de la page 6.

Nous souhaitons des tarifs justes applicables aux marchés ruraux ou éloignés ou aux régions nordiques qui devraient être abordables et raisonnables. Les hausses tarifaires dans ces régions ne devraient pas être plus rapides que la hausse des tarifs moyens au Canada. Tout écart devrait être justifié et ces tarifs devraient être établis à la suite d'un processus public.

Finalement, un mot qui a été banni du vocabulaire politiquement correct canadien depuis quelques années — et on revient avec ce mot au grand galop dans une situation appréhendée de monopole possible — la réglementation. La Air World. L'Agence canadienne des transports devrait intervenir afin d'imposer la mise en oeuvre de ces droits et de ces mécanismes de surveillance et de réparation. La participation publique devrait être requise à l'égard des activités de l'ACT reliées à la surveillance et à la réglementation.

[Traduction]

Le sénateur ForreSTALL: Vous avez mentionné la possibilité d'une déclaration des droits des passagers des lignes aériennes. Je suppose que ce plan découle naturellement des événements qui se sont produits aux États-Unis à la suite du traitement, non seulement des victimes des tragédies mais ce qui est encore plus important, en réalité, des familles de ces victimes. Ai-je raison de tirer cette conclusion?

M. Gow: Vous avez raison, monsieur. C'est tout à fait exact. Nous nous inspirons en grande partie de l'expérience américaine et en quelque sorte d'une association semblable à la nôtre, International Association for Safety in Air. Le président de cette association, Lyn Romano, était conférencier lors d'une conférence récente que nous avons organisée. Nous nous inspirons également des Britanniques. Il existe diverses chartes des droits pour divers modes de transport en Grande-Bretagne. En France, la

bodies through the nomination of representatives of associations such as Transport 2000. You are exactly right.

Senator Forrestall: In the event of a merger, all the major airlines seem very conscious of the need to move more swiftly and with much more accuracy through some determined process to accommodate the families of victims. Canadian Airlines and Air Canada have gone about developing this capacity within their own ranks. They all seem to go at it slightly differently. What would be the effect of a merger on those efforts? Would there be a detrimental impact in the early stages? Could it possibly cause Canadian Airlines or Air Canada to slow the development of a process for handling the tremendous aftermath of a tragedy?

Mr. Gow: Indeed, a number of works on mergers in the transport industry have been completed. The most notorious was the wreck of Penn Central, where two corporate cultures were combined, resulting in a disastrous clash in terms of finances and then somewhat in the area of safety.

Different technical standards and different operating procedures did lead to certain heavy fender-benders in the northeast corridor in the United States. However, the main disaster was financial. We do not anticipate anything quite as spectacular here. The question of airline safety is so fraught with the delicate balance that exists already between so many factors, some of them competing with each other for attention on the part of the operator and the unions, that, yes, we believe there is a risk. We could not say what the results would be; however, it seems to be a risk and possibly this would lead to some prudence and some slower development in certain areas.

Mr. Janigan: In the event of a merged or a dominant airline, it would be an opportune time, at the same time as the culture is changing, to change some of the safety and consumer protection standards inherent in our bill of rights.

Senator Forrestall: I hope that in our report we can lend some emphasis to the need for government to exercise due diligence in this particular area. We have just started to make some gains and the prospect of backsliding is a little scary. We learned very valuable lessons with Swissair, as we have from the two previous major ones in the United States, and I would not wish to see us black slide in that respect.

Mr. David Jeanes, Transport 2000: To reply, first, on the external influences, we had our own made-in-Canada influence also, which partly triggered our formation of an airline passenger safety group within Transport 2000, and that was the Fredericton air crash and the response to the report arising out of that crash and a certain measure of dissatisfaction with the processes that were being followed. We should not say that it was just external international pressures that caused us to act.

participation des consommateurs est généralement assurée auprès des organismes d'État ou régionaux par des représentants d'associations comme Transport 2000. Vous avez tout à fait raison.

Le sénateur Forrestall: Dans l'éventualité d'une fusion, toutes les grandes lignes aériennes semblent être très conscientes de la nécessité d'agir beaucoup plus rapidement et avec beaucoup plus de précision conformément à un processus prédéterminé en vue de répondre aux besoins des familles des victimes. Les Lignes aériennes Canadien et Air Canada ont développé cette capacité au sein de leur propre entreprise. Chacun semble s'y prendre un peu à sa façon. Quelles seraient les conséquences d'une fusion pour ces efforts? Nuisibles au cours des premières étapes? Cela pourrait-il faire en sorte que les Lignes aériennes Canadien et Air Canada ralentissent l'élaboration d'un processus en vue de réagir à la suite d'une tragédie?

M. Gow: En effet, un certain nombre de travaux dans le cadre de fusions dans le secteur du transport ont été faits. Le plus notoire a été le cas de Penn Central, où deux cultures organisationnelles ont été combinées, ce qui a eu des résultats désastreux sur le plan des finances et sur le plan de la sécurité également.

Différentes normes techniques et différentes procédures opérationnelles ont donné lieu à certains accrochages importants dans le corridor nord-est des États-Unis. Cependant, le plus gros désastre était d'ordre financier. Nous ne prévoyons rien d'aussi spectaculaire ici. La question de la sécurité des lignes aériennes dépend tellement de l'équilibre délicat qui existe déjà entre un si grand nombre de facteurs entre lesquels l'exploitant et les syndicats sont tiraillés, que oui, nous croyons qu'il y a un risque. Nous ne pouvons dire quels seront les résultats, cependant il semble que cela pose un risque et qu'il faut être prudent et mettre la pédale douce dans certains domaines.

M. Janigan: Dans l'éventualité d'une fusion ou d'une ligne aérienne dominante, le moment serait opportun, puisqu'il y aurait un changement de culture, pour changer certaines normes de sécurité et de protection des consommateurs inhérentes dans notre déclaration des droits.

Le sénateur Forrestall: J'espère que dans notre rapport nous pourrions mettre l'accent sur la nécessité pour le gouvernement de faire preuve de diligence raisonnable dans ce domaine en particulier. Nous ne faisons que commencer à faire des gains et la possibilité de revenir en arrière fait un peu peur. La catastrophe de Swissair nous a permis de tirer des leçons très valables, comme ce fut le cas lors des deux grandes catastrophes précédentes aux États-Unis, et je ne voudrais pas que nous revenions en arrière à cet égard.

M. David Jeanes, Transports 2000: Pour répondre, tout d'abord, à la question des influences externes, il y a eu également un événement ici au Canada qui a en partie déclenché l'établissement d'un groupe de sécurité des passagers des lignes aériennes au sein de Transport 2000. Il s'agit de l'écrasement de l'avion à Fredericton et la réponse au rapport à la suite de cet écrasement et une certaine insatisfaction face au processus qui a été suivi. Nous ne devons pas dire que c'est seulement les pressions internationales externes qui nous ont poussés à agir.

The other point is that on the question of the airlines themselves having adequate internal responsibility for safety oversight, whether separate or merged, we think that the commercial motive, which they must keep in mind, needs to be matched by some external independent regulatory mechanisms and adequate public input mechanisms to avoid some of the kinds of problems that we have seen in other places in the world recently, notably in Britain in the rail industry, with respect to safety.

Senator Forrestall: You strike an interesting chord there. How do you see the way towards improvement of this line of communication from the public to the regulator with respect to safety and all of these questions generally? Is there anything we can learn as we look at this merger?

Mr. Gow: Yes, I believe we can. The Fredericton incident and the Swissair crash led us to believe that the victims or their families, or both, should be getting more up-to-date information quickly and that persons should be named as the fixed point of responsibility. We mention this in the charter. For example, at each airport, there should be a location where a person can automatically go to such an individual for information. Obviously, such a person would be swamped at a time like the Fredericton crash; however, it would be a beginning. Beyond that, other systems should be in place. The telephone systems of the airlines are not particularly person-friendly in an emergency. You are referred to many different numbers and when you are distraught that is not, perhaps, the best approach.

There are probably other things that do not come to my mind. We suggest a much more systematic gathering of information on incidents and on complaints, which are then fed back to the public, and I assume to the regulator and the media, as a result of having a more complete information reporting system of accidents on the one hand and consumer complaints on the other.

What we are looking at here is setting up some kind of feedback loop, whereby more information being available makes for more responsive airlines, airports, and regulators, as well as NAV CANADA and all actors acting in a field where the level of consciousness is much higher on all sides. This would lead to more informed debate, less hasty speculation by people like myself when asked questions by the media at midnight about a crash that has occurred in Iqaluit. That is difficult; however, with more information it would be possible at least to react intelligently and more quickly on all sides. I include in that consumer associations as well as regulatory and operating authorities.

Mr. Andrew Reddick, Director of Research and Government Relations, PIAC: You touched on the need for a diverse approach to provide information to the public on different

Ensuite, à propos de l'obligation des lignes aériennes de surveiller adéquatement les mesures de sécurité, qu'il y ait ou non fusion, nous croyons que le motif commercial, auquel elles doivent constamment songer, doit être contrebalancé par un mécanisme de réglementation externe indépendant et par des mécanismes adéquats de participation du public afin d'éviter le genre de problèmes de sécurité que nous avons vus ailleurs dans le monde récemment, notamment en Grande-Bretagne dans le secteur ferroviaire.

Le sénateur Forrestall: Vous touchez là à une question intéressante. Comment, à votre avis, pouvons-nous améliorer cette ligne de communication entre le public et l'organisme de réglementation en ce qui a trait à la sécurité et à toutes ces questions en général? Y a-t-il quoi que ce soit que nous pouvons apprendre alors que nous examinons la possibilité de cette fusion?

M. Gow: Oui, je crois que nous pouvons apprendre quelque chose. L'incident de Fredericton et l'écrasement de Swissair nous ont permis d'en arriver à la conclusion que les victimes ou leurs familles, ou les deux, devraient obtenir rapidement une information plus à jour et que des personnes responsables devraient être désignées. Nous le mentionnons dans la charte. Par exemple, à chaque aéroport, il devrait y avoir un endroit où l'on peut automatiquement s'adresser pour obtenir de l'information auprès de cette personne. Naturellement, cette personne serait débordée lors d'un événement comme celui de l'écrasement à Fredericton; ce serait cependant un point de départ. D'autres systèmes devraient également être en place. Les systèmes téléphoniques des lignes aériennes ne sont pas particulièrement conviviaux dans des situations d'urgence. On donne aux gens différents numéros de téléphone et lorsque les gens sont affolés, ce n'est peut-être pas la meilleure façon de s'y prendre.

Il y a sans doute d'autres choses qui ne me viennent pas à l'esprit. Nous proposons une façon beaucoup plus systématique de recueillir l'information sur les incidents et sur les plaintes, information qui est ensuite donnée au public, et, je suppose, à l'organisme de réglementation et aux médias, en mettant en place un système beaucoup plus complet de transmission de l'information au sujet des accidents d'une part et des plaintes des consommateurs d'autre part.

Nous envisageons la mise sur pied d'une sorte de boucle de rétroaction qui permettrait de donner beaucoup plus d'information et de faire en sorte que les lignes aériennes, les aéroports et les organismes de réglementation, ainsi que NAV CANADA et tous les intervenants puissent réagir plus rapidement dans un domaine où tous les gens sont beaucoup plus sensibles. Cela permettrait d'avoir un débat plus éclairé et de réduire les hypothèses hâtives de la part de gens comme moi-même lorsque les médias leur posent des questions à minuit au sujet d'un écrasement qui a lieu à Iqaluit. C'est très difficile; cependant, avec plus d'information il serait possible pour tout le monde de réagir au moins plus intelligemment et plus rapidement. Je parle ici des associations de consommateurs ainsi que des organismes de réglementation et d'exploitation.

M. Andrew Reddick, directeur de la recherche et des relations gouvernementales, Centre pour la défense de l'intérêt public: Vous avez parlé de la nécessité d'avoir des

circumstances, whether it is generalized market overview information about what is happening in the industry, but also specific to incidents or accidents. Also, in the airport itself, when you arrive at the airport and your flight is delayed, or your baggage is lost, or you are being bumped off the plane, how that is dealt with. There are many different levels, whether it is the customer on the front line or whether it is the general overview information on the industry itself. There is a real lack of opportunity to get good information in a timely fashion. There is a multiple approach here.

Senator Forrestall: The enormous complexity of it has led me in the past to believe that perhaps the International Red Cross should be invited by the United Nations, or some other body, or should simply assume a growing interest in providing a directional capability. I had hoped that Mrs. Dole would have taken that on during her tenure as president of the Red Cross in the United States; however, she had other ambitions.

We need consistency in the process. When you have 400 people on a plane going to different destinations, with many different ethnic and cultural backgrounds, suddenly that gives you an insight into what some person, some small group based in the primary carrier, must face immediately. The larger the organization, the older the organization, the greater its reputation, the more it is likely to function smoothly because it has the international systems in place.

I would hope that in your work you would keep this in your minds. I can think of no better group of people to promote this form of advocacy with the government, with the airlines, particularly as we go through the possibility of Air Canada deciding not to spend \$1 million on this until they are sure where they are going and Canadian being affected doubly by that kind of decision process. Whatever you could do would be appreciated.

[Translation]

Senator Poulin: Before I put my question, I would like you to tell me a little more about Transport 2000. How did this organization come into being and under which circumstances? What are its goals?

Mr. Gow: Transport 2000 was founded in Canada in 1976, following its establishment in Europe in 1973, first in England and France, and later in other European and Commonwealth countries. We are affiliated on an informal basis with one or two U.S. agencies. Transport 2000 represents users of urban, inter-city and international public transport services.

Our primary areas of interest include urban transportation issues and inter-modal rural links. We are not focused on any one mode of transportation in particular. Early on, Otto Lang called on citizens to get involved in the process of change involving railways. We heeded his call. Subsequently, we received other requests from other group and again, we rose to the challenge.

approches différentes lorsqu'il s'agit de fournir de l'information au grand public selon les circonstances, que ce soit de l'information générale à propos de ce qui se passe dans l'industrie ou à propos des incidents ou des accidents spécifiques. Par ailleurs, il y a différentes façons de faire face à des situations à l'aéroport même, lorsqu'on arrive à l'aéroport et que le vol a été retardé, qu'on a perdu ses bagages ou encore que son siège a été attribué à une autre personne. Il y a de nombreux niveaux différents, qu'il s'agisse du consommateur en première ligne ou d'informations générales au sujet de l'industrie comme telle. On ne peut pas vraiment obtenir de bons renseignements de façon opportune. Il y a donc ici une approche multiple.

Le sénateur Forrestall: Tout cela est si complexe que, par le passé, je me suis dit que les Nations Unies ou un autre organisme devrait peut-être inviter la Croix-Rouge internationale, ou que celle-ci devrait jouer un rôle d'orientation plus important. J'espérais que Mme Dole s'occuperait de cette question pendant son mandat de présidente de la Croix-Rouge aux États-Unis; toutefois, ses ambitions étaient tout autres.

Il faut que le processus soit cohérent. Lorsqu'il y a à bord d'un avion 400 personnes qui se rendent à des endroits différents, dont les origines ethniques et culturelles sont différentes, cela donne d'un seul coup une bonne idée de ce à quoi est confronté sur-le-champ une personne ou un petit groupe basé chez le transporteur primaire. Plus l'organisation est grande, plus elle a d'ancienneté, plus sa réputation est bonne et plus elle est susceptible de tourner rondement grâce à l'existence des systèmes internationaux.

J'espère que vous garderez ce fait à l'esprit dans le cadre de votre travail. À mon avis, aucun autre groupe n'est mieux placé pour faire ce genre de promotion auprès du gouvernement, des compagnies aériennes, surtout lorsqu'il est question qu'Air Canada décide de ne pas dépenser un million de dollars à cet égard tant qu'elle n'est pas certaine de son avenir et que les Canadiens seront doublement touchés par cette décision. Quelles que soient les mesures que vous prenez, elles seront les bienvenues.

[Français]

Le sénateur Poulin: Avant de poser ma question, j'aimerais mieux connaître l'organisation Transport 2000. Comment est-elle née, avec qui et dans quelles circonstances? Quels sont les objectifs de cette organisation?

M. Gow: Transport 2000 fut fondée au Canada, en 1976, après sa fondation en Europe en 1973, d'abord en Angleterre et en France, et ensuite dans d'autres pays de l'Europe et du Commonwealth. Il y a un ou deux organismes américains avec lesquels nous sommes informellement affiliés. Transport 2000 est une organisation représentant les usagers des transports en commun urbains, interurbains et internationaux.

Nos centres d'intérêt constituent les activités de transport sur les territoires urbains et les liaisons rurales dans les divers modes. Nous ne sommes pas limités à un mode de transport en particulier. Au début M. Otto Lang a demandé que des citoyens s'impliquent dans des processus de changement touchant aux chemins de fer. Nous l'avons fait. Par la suite, d'autres demandes provenant de

Transport 2000's national executive is composed of representatives of most provinces. We have regional sections in the Maritimes, Quebec, Ontario and Western Canada. We maintain active links with other branches, primarily with groups in Great Britain, the United States and France. Our symposiums cover a wide range of topics. This year, we are hosting a one-day seminar on air safety and another seminar on public and private rail services partnerships.

Senator Poulin: I appreciate very much receiving this information. It lends perspective to your presentation. I am especially intrigued by the airline passenger bill of rights.

The people seated here around this table are required to travel a great deal on business. Airlines were rarely responsible for the problems we encountered. Quite often, our fellow passengers were the culprits.

Do you feel that, in addition to an airline passenger bill of rights, there is also need for a declaration of passenger duties and obligations?

Mr. Gow: I would not want to disappoint you, but we have given the matter some thought. In this passenger bill of rights, we have included the right of passengers to travel without being harassed or subjected to the obstreperous behaviour of other passengers. We have begun to consider this and we will give some thought to your suggestion.

Passengers need to know that they have certain obligations. Unfortunately, particularly in the case of charters, there are always passengers who quickly lose sight of their obligations. David Jeanes has something further to add to this.

[English]

Mr. Jeanes: Thank you, Senator Poulin. I would just like to add that many of the accounts that have been read recently about air and road rage among airline passengers and road drivers have been traced to a kind of disintegration in the conditions of travel that have happened in both modes. We think that the airline passengers' bill of rights would actually address some of those root causes that have resulted in an increase in negative behaviour by certain airline passengers.

Senator Poulin: I look forward to reading the research.

Senator Kirby: Just a couple of questions. First, I cannot resist the observation that I quite loved your paragraph "that the operation of three airlines, Air Canada, Canadian Airlines, and Hamilton Discount Air, under one ownership will provide sufficient ground for protection of consumers breaks new ground in the field of economic confabulation."

I have never heard the word "confabulation" before, but it certainly summarizes my view. The only conclusion I came to when I first read the Air Canada proposal was that Mr. Milton must think everyone in Ottawa is truly dumb enough not to be

d'autres milieux nous sont parvenues et nous avons répondu à ces demandes.

Nous avons un conseil d'administration qui regroupe des gens de la plupart des provinces. Nous avons des sections régionales dans les Maritimes, au Québec, en Ontario et dans l'Ouest. Nous avons des liaisons actives surtout avec les groupes en Grande-Bretagne, aux États-Unis et en France. Nos colloques portent sur divers sujets. Cette année nous avons une journée sur la sécurité aérienne et une autre sur les partenariats publics et privés pour les voies ferrées.

Le sénateur Poulin: J'apprécie énormément votre réponse; elle m'aide à mettre en contexte votre présentation. J'ai trouvé particulièrement intéressante la déclaration des droits des passagers de l'air.

Les gens autour de la table ici sont obligés de faire leur travail au passé et au présent et se déplacent beaucoup. Les problèmes que nous avons rencontrés étaient rarement à cause des compagnies aériennes, mais très souvent à cause de nos collègues passagers.

Sentirez-vous le besoin de faire non seulement une déclaration des droits des passagers de l'air mais aussi une déclaration des responsabilités des passagers?

M. Gow: Je ne voudrais pas vous décevoir mais par contre, nous y avons pensé un peu. Dans la déclaration des droits des passagers, nous incluons le droit au non-harcèlement et à la non-perturbation par les autres passagers. Il y a donc un début de pensée à ce sujet et nous allons réfléchir à votre suggestion.

Les passagers devraient savoir qu'ils ont des devoirs. Malheureusement, surtout dans les vols nolisés, il y a toujours des personnes qui oublient rapidement leurs obligations. David Jeanes voudrait ajouter quelque chose.

[Traduction]

M. Jeanes: Merci, sénateur Poulin. Je tiens simplement à ajouter que bon nombre des histoires que nous avons lues récemment au sujet des crises de colère survenues sur les routes et dans les airs de la part des conducteurs ou de passagers aériens, ont été liées à une détérioration des conditions de voyage dans ces deux modes de transport. À notre avis, la déclaration des droits des passagers aériens répondrait en fait à certains de ces problèmes fondamentaux qui ont provoqué une recrudescence des comportements abusifs de la part de certains passagers d'avion.

Le sénateur Poulin: J'ai hâte de lire ces études.

Le sénateur Kirby: Deux petites questions. Tout d'abord, je ne peux pas m'empêcher de dire que j'ai beaucoup aimé la phrase où vous dites que prétendre que l'exploitation de trois compagnies aériennes, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien et Hamilton Discount Air par un seul et même propriétaire offrira une protection suffisante aux consommateurs est un pas de plus dans le domaine de la fabulation économique.

Je n'avais jamais entendu ce mot anglais «confabulation» auparavant, mais cela résume bien mon opinion. La seule conclusion à laquelle j'en suis venu après avoir lu pour la première fois la proposition d'Air Canada, c'est que M. Milton

able to see through it. However, we will seek his views on that question when he appears before us.

I have two specific questions for you. First, I really like the idea of your passenger bill of rights. My first question is: How similar is the passenger bill of rights that you have outlined here to the U.S. one? I know the U.S. one conceptually; I do not know the details.

Is this essentially the U.S. proposal? If it is not, just explain or touch on the big differences.

Mr. Gow: Based on a suggestion by another association, one that is not in our coalition, we started with the common human needs of passengers.

Senator Kirby: Is this the safety piece that Senator Forrestall discussed with you?

Mr. Gow: Among other things, yes. This led to a reflection that made us create a document *de novo*. There is, however, a page that is lifted from the American draft charter of passenger rights that did not pass as legislation but which seems to have influenced the airline companies to at least make a show of guaranteeing some rights to passengers. That is the only part that is lifted directly from the American document. The rest is composed by various members of this association, including people particularly interested in air safety and regulation. A variety of Canadian participants crafted this to meet Canadian conditions.

Senator Kirby: I must ask about the pricing section. Up to there I do not have any problem. I will read the sentence because it underlines your approach to the pricing. You say:

In the event that services are being provided by a carrier in a monopoly or market dominance environment, prices should be set by cost of service regulations and an allowed rate of return.

That takes us back to circa 1960, or thereabouts, lasting until the late 1980s or early 1990s. However, cost-based rate-of-return regulation existed in this country for all modes of transportation and telecommunication and so on.

In the past decade, that type of regulatory approach has all but disappeared, not merely in air regulations but as a tool of government implementing public policy. It has been replaced by some form of market forces or market forces with added features such as the Competition Bureau and so on.

What is intriguing to me about your proposal is that it flies in the face of everything we have heard from everyone else, only in the sense that we all agree on the objective that needs to be met,

doit croire que tout le monde à Ottawa est assez bête pour ne pas voir clair dans son jeu. Toutefois, nous lui demanderons son avis à ce sujet lorsqu'il comparaitra devant notre comité.

J'ai deux questions précises à vous poser. Tout d'abord, j'aime beaucoup l'idée de la déclaration des droits des passagers. Voici ma première question: quel parallèle peut-on établir entre la déclaration des droits des passagers que vous nous avez présentée ici et celle en vigueur aux États-Unis? Je connais cette dernière en principe mais je n'en connais pas les détails.

S'agit-il pour l'essentiel de la proposition américaine? Au cas contraire, pouvez-vous nous en expliquer les différences principales.

M. Gow: Comme l'ont dit les représentants d'une autre association qui ne fait pas partie de notre coalition, ce qui nous a motivés au départ, ce sont les besoins communs des passagers sur le plan humain.

Le sénateur Kirby: Est-ce le programme de sécurité dont le sénateur Forrestall a parlé avec vous?

M. Gow: Entre autres choses, oui. Cela a provoqué une réflexion qui nous a poussés à élaborer un tout nouveau document. Il renferme toutefois une page qui provient de l'ébauche de la Charte américaine des droits des passagers qui n'a pas pris force de loi mais qui semble avoir influencé les compagnies aériennes en les obligeant à montrer qu'elles sont prêtes à garantir certains droits aux passagers. C'est la seule partie du document qui provient directement du document américain. Le reste a été élaboré par les divers membres de notre association, y compris des gens qui portent un intérêt tout particulier à la sécurité et la réglementation du transport aérien. Des Canadiens de divers horizons ont participé à l'élaboration de ce document pour qu'il s'applique à la situation canadienne.

Le sénateur Kirby: Je dois vous poser des questions à propos de la partie concernant l'établissement des prix. Jusque-là, je n'ai aucun problème. Je vais vous lire la phrase parce qu'elle souligne votre approche en matière d'établissement de prix. Vous dites:

Si les services sont offerts par un transporteur dans une situation de monopole ou de dominance du marché, les prix devraient être établis par des règlements sur le coût du service et en fonction d'un taux de rendement autorisé.

Cela nous ramène aux environs des années 60, jusqu'à la fin des années 80 ou au début des années 90. Cependant, la réglementation du taux de rendement fondée sur les coûts a existé dans votre pays pour tous les modes de transport et pour les télécommunications et ainsi de suite.

Ce type d'approche réglementaire a presque entièrement disparu au cours des dix dernières années, non seulement en ce qui concerne la réglementation de l'industrie aérienne mais comme moyen pour le gouvernement de mettre en oeuvre sa politique officielle. Cela a été remplacé par une forme quelconque de forces du marché auxquelles on a ajouté des éléments comme le Bureau de la concurrence par exemple.

Ce qui m'intrigue dans votre proposition, c'est qu'elle va à l'encontre de tout ce que nous avons entendu jusqu'à présent, uniquement dans la mesure où nous convenons tous de l'objectif

which is to avoid price gouging to avoid suppliers of air service to small communities where its a monopoly service from taking advantage of their monopoly position and so on.

From a public policymakers viewpoint, there are two ways to achieve that: First, by means of the detail pricing regulation you propose; second, using competition policy and many more detailed elements of competition policy that were proposed yesterday by the commissioner of competition policy in the letter that was made public yesterday.

In all the discussions on this issue, no one other than yourselves has gone back to the old model. I am curious why you did that in light of the fact that the trends worldwide would not be in that direction but would be very much in the direction of doing everything you can to let modified market forces be the primary regulator.

That is a philosophical question, but it is important that we understand why you are where you are.

Mr. Janigan: First, this document is, in effect, a work in progress, and there are segments of this section on fair pricing rules that we will be revising over time.

Senator Kirby: I accept that that is an underlying principle.

Mr. Janigan: First of all, this particular segment refers to those elements of the market that are currently operated under monopoly or in a situation of market dominance where there is no workable competition.

In that circumstance, you must find some way to set a price that is based on reasonable costs. That means at least *de novo*, whether or not you go to a continuing series of cost-of-service reviews, but you must have the costs aligned with prices and whatever.

Once you have done that, you may wish to go to a system that incorporates, for example, price caps related to increases associated with increases in inflation and less productivity increases, and that sort of thing, and also a process to forebear from regulation when sufficient competition develops in the market such that there is evidence of rivalry and you no longer need regulations. It is important to note that this only applies in the circumstances where there is no workable competition.

You continue to do those kinds of things, as well to encourage market entry by competitors with the hope of encouraging competition.

A similar approach was taken with long distance telephone service, where, in essence, Bell Canada's long distance tariffs were regulated until there was evidence of sufficient rivalry. You forbore from regulation at that point in time and the market has gone off as it is. In local service, the same thing is happening; you are under a system of price caps.

Mr. Reddick: I would like to add two comments to that. First, we continue to regulate basic cable television prices, to the point

qu'il faut atteindre, c'est-à-dire éviter les prix abusifs et empêcher les fournisseurs de services aériens aux petites collectivités de profiter de leur situation de monopole.

Pour les décideurs, il y a deux moyens d'y parvenir: tout d'abord, en ayant recours au règlement détaillé sur l'établissement des prix que vous proposez; deuxièmement, en utilisant la politique sur la concurrence et beaucoup d'autres éléments détaillés de la politique sur la concurrence proposés hier par le commissaire de la politique sur la concurrence dans la lettre qui a été rendue publique hier.

Dans toutes les discussions qui ont eu lieu sur cette question, vous êtes les seuls à être revenus à l'ancien modèle. J'aimerais savoir pourquoi, vu que les tendances à l'échelle mondiale ne vont pas dans ce sens mais semblent nettement privilégier toutes les mesures possibles pour permettre principalement aux forces modifiées du marché de régir les prix.

C'est une question philosophique mais il est important que nous comprenions la raison d'être de votre position.

M. Janigan: Premièrement, ce document est le fruit d'une étude en cours et nous réviserons certains segments de cette partie traitant des règles sur les prix raisonnables.

Le sénateur Kirby: Je conviens donc que c'est là un principe de base.

M. Janigan: Tout d'abord, ce segment en particulier traite des éléments du marché qui fonctionnent à l'heure actuelle selon un monopole ou une situation de dominance du marché où il n'existe pas de concurrence possible.

Dans de telles circonstances, il faut trouver un moyen quelconque d'établir un prix fondé sur des coûts raisonnables. Cela signifie au moins *de novo*, que vous procédiez ou non par une série permanente d'examen des coûts du service, mais il faut que les coûts soient alignés avec les prix.

Une fois cela fait, vous pouvez opter pour un système qui prévoit, par exemple, le plafonnement des prix en fonction des augmentations liées à la hausse de l'inflation et des augmentations causées par la baisse de productivité, entre autres, et aussi un processus permettant de s'abstenir de recourir à la réglementation lorsqu'il y a suffisamment de concurrence sur le marché pour le faire. Il est important de souligner que cela ne s'applique que lorsqu'il n'existe aucune concurrence possible.

Vous continuez donc à prendre ce genre de mesure et aussi à encourager l'entrée de concurrents sur le marché dans l'espoir d'encourager la concurrence.

On a adopté essentiellement la même démarche dans le cas des services téléphoniques interurbains: les tarifs interurbains de Bell Canada ont été réglementés jusqu'à ce que l'on constate qu'il y avait suffisamment de concurrence. À ce stade la réglementation devient inutile et on laisse les forces du marché agir. En ce qui concerne le service local, la même chose est en train de se produire; il existe un système de plafonnement des prix.

M. Reddick: J'aimerais ajouter deux commentaires. Tout d'abord, nous continuons à réglementer les prix de base de la

that there will be sufficient level of competition, which has not been achieved anywhere in the country at this time.

Second — and I think philosophically this is useful — if you look back over history in terms of other utilities — and I count transportation as a key utility — at different points in time there has been more or less government regulation of pricing and service in different countries depending on how competitive the marketplace may be. If you look at the 1905 telephone hearings held by the House of Commons Select Committee on Telephone Systems, for example, they came about because of market dominance and monopoly, but before that there was a lot of competition. If we look at the monopoly formation of the steel industry or oil companies, again we find that in various countries there was government intervention to examine how prices and services were set. We are going through the same thing again with Microsoft.

The market is a dynamic entity. There are market winners and losers, and when there is just one winner and market dominance, often that requires a public policy response. Whether that is long term or short term depends on the public policy goals and the needs of public.

Senator Kirby: I hear you. I do not want to get off onto the telecommunications issue, except to make the observation, for those who think that there is genuine competition now in the long distance market, that one can make a very good argument that the CRTC's elimination of forbearance was done probably five years too soon.

Mr. Janigan: That was our argument, too.

Senator Kirby: That may be an issue we want to deal with in this committee in the future. Let me stick with airlines. My problem is not with the concept you are proposing, with the exception of three things: First, the history in this country has been that cost-based rate-of-return regulation has not worked all that well; second, the question of how you determine when there is sufficient competition to take the regulation off; and third, the evidence we have before the committee is that some 90 per cent of the Canadian market will have a dominant carrier. It is not as if there are 30 small communities that would have to come under this. The reality is that, under your definitions, virtually the entire country would come under it. At that point, we have to ask ourselves whether that is the approach we want to use, or do we in fact try the competition policy approach, recognizing that this ultimately becomes a fallback position. I am curious that you ruled the competition one out right off the bat.

câblodistribution jusqu'à ce qu'il y ait suffisamment de concurrence, ce qui ne s'est pas encore produit au pays à l'heure actuelle.

En deuxième lieu — et cela me semble utile du point de vue philosophique —, si vous regardez les autres services publics dans une perspective historique — et j'estime que les transports sont un service public clé —, vous constaterez qu'à différents moments de l'histoire, on a assisté dans différents pays à un resserrement ou à un relâchement de la réglementation gouvernementale des prix et des services offerts, selon que le marché était concurrentiel ou non. Reportez-vous aux audiences de 1905 du comité spécial sur les réseaux téléphoniques de la Chambre des communes: ces audiences ont été organisées à la suite de la domination d'un monopole sur le marché, monopole qui avait été cependant précédé par une concurrence féroce. Si vous regardez maintenant les monopoles qui se sont formés dans la sidérurgie ou dans les pétrolières, vous constaterez à nouveau que dans divers pays le gouvernement est intervenu pour examiner la façon dont les prix étaient fixés et dont les services étaient offerts. La même chose se produit actuellement avec Microsoft.

Le marché est une entité dynamique. Il s'y trouve des gagnants et des perdants, mais lorsqu'il n'y a qu'un seul gagnant qui domine le marché, cela exige souvent que le gouvernement intervienne en imposant sa politique. Que les mesures prises le soient à long terme ou à court terme dépend des objectifs que se fixe le gouvernement dans sa politique et des besoins de la population.

Le sénateur Kirby: Je prends note. Je ne voudrais pas que nous digressions sur la question des télécommunications, mais je voudrais faire observer, à l'intention de ceux qui croient qu'il existe actuellement une véritable concurrence sur le marché des interurbains, que l'on pourrait au contraire plaider que le CRTC a éliminé sans doute cinq ans trop vite la possibilité de ne pas exercer son droit.

M. Janigan: C'est ce que nous avons fait valoir, nous aussi.

Le sénateur Kirby: Notre comité choisira peut-être d'étudier cette question plus tard. Mais revenons à nos moutons. Je n'ai pas de mal à accepter ce que vous dites, à l'exception de trois choses: d'abord, l'histoire du Canada a démontré que l'imposition de la réglementation du taux de rendement à partir des coûts n'avait pas donné de si bons résultats que cela; ma deuxième réserve tourne autour de la façon dont vous déterminez s'il y a ou non suffisamment de concurrence pour que l'abolition du règlement se justifie; quant à ma troisième réserve, elle tourne autour du fait que le comité a entendu dire dans les témoignages que jusqu'à 90 p. 100 du marché canadien dépendra d'un transporteur dominant. Ce n'est pas comme si les mesures s'appliqueraient à une trentaine de petites localités. En vertu de vos définitions, elle viseront presque la totalité du pays. Voilà pourquoi nous devons nous demander si c'est la méthode que nous souhaitons, ou s'il ne faudrait pas plutôt privilégier la concurrence, en reconnaissant que la politique de la concurrence est pour nous une position de repli. J'ai été surpris de vous entendre rejeter de but en blanc l'option de la concurrence.

Mr. Peter Bleyer, Executive Director, The Council of Canadians: The pricing is relevant to this. You mentioned history, and my colleague Mr. Reddick mentioned the broader historical context.

Senator Kirby: I was not around in 1905.

Mr. Bleyer: We do not have to go back quite that far to find the kind of historical evidence that is useful in this discussion. For example, you can look simply at the level of prices in the airline industry since deregulation. You referred to the late 1980s or early 1990s. If you compare CPI to the real cost of flying between the decision to deregulate in the early 1990s and today, you will see a huge difference. In fact, yesterday, one of your colleagues in the House of Commons asked the minister why his cost of the flying back to his riding had more than doubled in the last six years. I do not think the minister's response was appropriate, but that is not the issue.

The issue is that the duopoly that we have had has not served the purpose. So where we are at today is that we have an opportunity, whether we like to or not, to set some objectives. Are the objectives that we believe in competition or in regulation? Are they ideological blinders, or are they having us sit down and asking what will work to achieve what Canadian citizens and consumers need and what the Canadian economy needs? Will we take the perspective of looking at regulation or competition or, frankly, short-term shareholder value?

We are arguing that we should lay out some very clear objectives. Those objectives should be about safety and about reasonable price — not bargain basement prices but reasonable prices, ones that makes business possible in the airline industry. They should include a number of other objectives, such as the one you referred to of ensuring that small communities have service. However, the notion that we have any kind of proof from recent history that competition, whether managed or not, actually works is just wrong. The historical record is that, in the Canadian context, it has not worked. As to whether that would work in the future or not, all I can draw on is that past experience.

Mr. Janigan: I do not think it is an either/or proposition. At the same time as you may be attempting to establish a workably competitive market, you must recognize that, while there is market dominance or monopoly, there must be protections in place. It may in fact be correct that once you have established the prices in line with cost you may not need to do a cost-of-service review every year. You may do it by way of regulatory mechanisms. It is not a matter of saying that we will let competition deal with it if you have a situation where 90 per cent of the market is already covered by the dominant player. That particular player has the mechanism to enforce price increases, which is, in essence, an abuse of his position as a monopoly dominant provider.

M. Peter Bleyer, directeur exécutif, Conseil des Canadiens: C'est une question de prix. Vous avez parlé de la perspective historique, et M. Reddick, mon collègue, a placé la situation dans un contexte historique plus vaste.

Le sénateur Kirby: Je n'y étais pas en 1905.

M. Bleyer: Il n'est pas nécessaire de remonter si loin pour trouver des preuves historiques qui viendraient étayer notre discussion. Ainsi, il suffit simplement de regarder à quel niveau se sont établis les prix dans l'industrie aérienne depuis la déréglementation. Vous avez parlé vous-même de la fin des années 80 ou du début des années 90. Si vous comparez l'IPC au coût réel d'un vol entre le moment où la décision de déréglementer a été prise au début des années 90 et aujourd'hui, vous constaterez une énorme différence. En fait, hier même, l'un de vos collègues de la Chambre des communes a demandé au ministre pourquoi le prix du billet entre Ottawa et sa circonscription avait plus que doublé au cours des six dernières années. Le ministre n'a pas répondu de façon satisfaisante, à mon avis, mais c'est une autre paire de manches.

Le problème, c'est que le duopole qui a existé jusqu'à maintenant n'a pas donné les résultats voulus. Nous avons aujourd'hui l'occasion de fixer certains objectifs, que cela nous plaise ou non. Mais ces objectifs privilégient-ils la concurrence ou la réglementation? Sont-ils des oeillères idéologiques, ou nous obligent-ils à nous demander ce qu'il faut pour répondre aux besoins des citoyens et des consommateurs canadiens et aux besoins de l'économie canadienne? Privilégierons-nous la réglementation ou la concurrence, même la valeur à court terme pour l'actionnaire?

Nous sommes d'avis que nous devrions établir des objectifs très clairs concernant la sécurité et des prix raisonnables — pas extrêmement bas, mais raisonnables, pour permettre aux compagnies aériennes de fonctionner. Il devrait y avoir aussi plusieurs autres objectifs, comme celui de desservir les petites collectivités, comme vous l'avez mentionné. Par ailleurs, il est faux de dire que les faits des dernières années démontrent que la concurrence, gérée ou non, donne vraiment de bons résultats. Les faits montrent que, dans le contexte canadien, elle n'a pas donné de bons résultats; pour ce qui est de savoir ce que cela pourrait donner à l'avenir, je peux simplement m'appuyer sur l'expérience acquise.

M. Janigan: Je ne pense pas que les deux choses s'excluent mutuellement. Vous pouvez essayer de créer un marché concurrentiel pouvant vraiment fonctionner, tout en reconnaissant qu'en cas de domination ou de monopole, des protections sont nécessaires. Une fois que les prix ont été fixés en fonction des coûts, il n'est peut-être même pas nécessaire d'examiner chaque année le coût du service. On peut procéder par la voie réglementaire. Il ne s'agit pas de dire qu'on laissera la concurrence régler le problème si 90 p. 100 du marché est déjà couvert par l'entreprise dominante. Celle-ci est en mesure de faire monter les prix, ce qui constitue fondamentalement un abus des possibilités que lui offre sa position de fournisseur de services dominant et monopolistique.

Senator Kirby: I think I should say that the witnesses have done the committee a real service because the issue of whether, in the case of a dominant airline with 90 per cent of country, we ought to return to what I would call the more historical approaches to market regulation as opposed to using competitive forces or managed competitive forces as the market regulator is an issue that this committee will probably have to wrestle with, because it is a fundamental public policy choice. I think they did us a real favour by putting it on the table.

Senator Poulin: Following on that thought of my colleague, Senator Kirby, I have a supplementary to address to Mr. Bleyer. You say the objectives would have to be extremely clear. Yesterday, the minister reminded us very clearly of the objectives that the government has given itself. The vision is a safe and healthy Canadian airline industry, one that is owned and controlled by Canadians, that serves all parts of Canada at fair prices, and that is capable of competing with the biggest and best airlines in the world.

Following up on what Senator Kirby has said, what is your recommendation to this committee in terms of structure, regulation, how many airlines there should be, and regional service? What are you recommending to us, Mr. Bleyer?

Mr. Bleyer: I am sure my colleagues will want to add to this. Obviously, we are recommending a bill of rights for passengers. What is interesting about what you see before is you that there is an incredibly powerful coming together of citizens and public interest groups around this bill of rights and around broader issues. We each bring certain strengths to the table; each of us also has specific interests. For example, the air safety group is specifically interested in safety. From the perspective of my organization, the Council of Canadians, one of our concerns is with respect to what formerly has been, and what I hope will soon no longer be, a four letter word, "regulation" — the longest four letter word in history — and what still seems to be one for Senator Kirby.

The minister made some very positive statements yesterday. He laid out objectives that we all share. You need to ensure, through our input, through your input and others, that there is some meat in the sandwich because the reality is that the evidence is quite to the contrary. The trend has been to deregulation, not only in the airline sector but others. The trend has been to disinvestment. We have the issue of the regional airports, but we also have issues around air traffic controllers, just speaking of that industry. That trend is present in other sectors as well.

The public sector has been withdrawing. I am not just talking about jobs and so forth; I am talking about taking responsibility. The notion that it is up to Mr. Milton or Mr. Schwartz or Mr. Benton to come up with a solution potentially makes this country the laughing stock of the world. It is not their job to come up with a solution; it is their job to come up with a profit-making proposal for the people they represent. Anyone who thinks that they will come up with the solution or wants to have them meet that challenge is heading in the wrong direction. The

Le sénateur Kirby: Je pense devoir dire que les témoins ont rendu un grand service au comité. En effet, le comité devra probablement se pencher sur la question de savoir si, dans une situation où le transporteur couvre 90 p. 100 du marché national, nous devrions revenir à ce que j'appellerais les méthodes plus traditionnelles de réglementation du marché au lieu de s'en remettre à la concurrence, gérée ou non, pour le réglementer, parce que c'est un choix d'orientation générale que le gouvernement doit faire. Je pense qu'ils nous ont rendu un grand service en exposant le problème.

Le sénateur Poulin: Dans le même ordre d'idées que mon collègue, le sénateur Kirby, j'ai une question supplémentaire à poser à M. Bleyer. Vous avez dit qu'il faudrait que les objectifs soient extrêmement clairs. Hier, le ministre nous a rappelé très clairement les objectifs que le gouvernement s'était donnés. Il veut qu'au Canada, le secteur du transport aérien soit sûr et solide, qu'il appartienne à des intérêts canadiens et soit contrôlé par des Canadiens, qu'il desserve toutes les régions du Canada à des prix équitables et qu'il soit capable de se mesurer aux plus grosses et aux meilleures compagnies aériennes du monde.

Suivant les propos du sénateur Kirby, que recommandez-vous au comité pour ce qui est de la structure du transport aérien, de sa réglementation, du nombre de compagnies aériennes et des services régionaux? Que nous recommandez-vous, monsieur Bleyer?

M. Bleyer: Je suis sûr que mes collègues voudront ajouter quelque chose. De toute évidence, nous recommandons une charte des droits des passagers. Il est intéressant de constater que les citoyens et le mouvement associatif se sont regroupés avec une force incroyable autour de cette déclaration des droits et de questions plus générales. Chacun contribue certains points forts et a des intérêts spécifiques. Par exemple, un des groupes s'intéresse spécialement à la sécurité aérienne. Une des préoccupations de mon organisation, le Conseil des Canadiens, concerne un mot qu'on considérait autrefois comme un mot grossier — j'espère que cela va bientôt changer — «réglementation», mais il semble que le sénateur Kirby le considère encore ainsi.

Le ministre a fait des déclarations très positives hier. Il a énoncé des objectifs que nous partageons tous. Par notre contribution, la vôtre et celle d'autres intervenants, il faut s'assurer que ses propositions se concrétisent, parce que c'est le contraire qui semble se passer. La tendance est à la déréglementation, non seulement dans le secteur aérien, mais ailleurs. Elle est aussi au désinvestissement. Il y a la question des aéroports régionaux, mais il y a également celle qui concerne les contrôleurs aériens, pour nous en tenir à cette industrie. On constate la même tendance dans d'autres secteurs.

Le secteur public bat en retraite. Je ne parle pas seulement des emplois et des choses de ce genre, mais des responsabilités qu'il assume. L'idée que c'est à M. Milton, M. Schwartz ou M. Benton qu'il appartient de trouver une solution peut faire de notre pays un objet de ridicule dans le monde. Leur travail n'est pas de trouver une solution, mais de trouver une proposition qui rapportera de l'argent aux gens qu'ils représentent. Quiconque pense qu'ils trouveront la solution ou veut qu'ils règlent ce problème fait fausse route. C'est aux élus qu'il appartient de mettre au point le

responsibility is for elected officials to come up with the framework that can solve the problem that we face today. It is our hope that we are making some contribution to that in terms of the bill of rights. The major emphasis is on not leaving to the private sector what needs to be looked at by government. We need a role for public interest and citizen groups and consumer groups in any process that emerges.

Mr. Reddick: The role of government in this process is important. The airline passenger bill of rights is not a remarkable document. What is remarkable is the fact that we had to produce such a document. When we talk to people about what is in here and they look at the objectives, practices, and principles, they generally assume that this is the normal course of doing business — that this is what you expect when you get airline service. In any other industry, these are basic, common standards of what you normally would expect a competitive market or any other market to provide in return for what you are spending as a consumer.

We must go back to the bottom line and say, "What you would take out of here? What is so radical in this document that should not be in there and will offend the airlines or government or someone else?" I defy anyone to say you should not have one of these basic rights. It is that basic, really.

It is interesting that the bill of rights was not passed in the United States because the airlines adopted a voluntary code. My understanding is that Air Canada and Canadian have both signed the code in the States but have not signed our bill of rights, which is very similar in many ways. That is just an observation.

Senator Adams: I would like to find out a bit more about Transport 2000. How does your organization work?

Mr. Jeanes: Transport 2000 is a public advocacy organization. We do not provide any transport services, but you would be surprised how many calls we get for Canada 2000, and also how many calls we get for Transport Canada. After we were founded, the Ministry of Transport changed their name to Transport Canada.

We are a consumer advocacy or public advocacy organization, and we work with carriers in various modes of transport. We talk to the airlines, to the railway companies, to bus companies, and we talk to other public interest groups that have interests in the transportation area. We are not a carrier nor in any way provide any kind of transportation services.

Senator Adams: Are people who are employed in the transportation industry also involved in your organization?

Mr. Gow: Our membership base is mostly people who are passengers, or in some cases people who would like to be passengers. We do have, as members, pilots, locomotive

cadre d'action permettant de régler le problème auquel nous sommes confrontés aujourd'hui. Nous espérons contribuer à cela avec notre charte des droits. Il s'agit principalement de ne pas laisser au secteur privé ce dont doit s'occuper le gouvernement. L'intérêt public, les groupes de citoyens et les groupes de consommateurs doivent avoir un rôle à jouer dans tout futur système.

M. Reddick: Le gouvernement a un rôle important à jouer à cet égard. La charte des droits des passagers des compagnies aériennes n'est pas un document remarquable. Ce qui est remarquable est le fait que nous ayons eu à publier un tel document. Quand nous parlons aux gens de ce qui y figure et qu'ils voient les objectifs, les pratiques et les principes, ils supposent généralement que c'est ainsi que fonctionne normalement une entreprise — que c'est ce à quoi on s'attend quand on fait appel aux services d'une compagnie aérienne. Dans toute autre industrie, il y a des normes communes fondamentales régissant ce qu'on devrait normalement attendre d'un marché concurrentiel ou de tout autre marché en échange de ce qu'on dépense en tant que consommateur.

Nous devons songer aux résultats nets et demander: «Qu'est-ce que vous retireriez de cela? Qui a-t-il de si radical dans ce document, qu'est-ce qui ne devrait pas y figurer et va choquer les compagnies aériennes, le gouvernement ou quelqu'un d'autre?» Je mets quiconque au défi de dire qu'il ne faudrait pas garantir l'un quelconque de ces droits fondamentaux. Ils sont à ce point fondamentaux, en réalité.

Il est intéressant de noter que cette charte des droits n'a pas été adoptée aux États-Unis parce que les compagnies aériennes se sont dotées d'un code volontaire. À ma connaissance, Air Canada et Canadien ont signé toutes deux ce code aux États-Unis mais pas notre charte des droits, qui y ressemble à de nombreux égards. C'est juste une remarque.

Le sénateur Adams: J'aimerais avoir un peu plus de renseignements au sujet de Transport 2000. Comment fonctionne votre organisation?

M. Jeanes: Transport 2000 défend les intérêts du grand public. Nous ne fournissons aucun service de transport, mais vous seriez étonnés par le nombre d'appels que nous recevons alors qu'ils sont destinés à Canada 2000 ou à Transports Canada. Après notre fondation, le ministère des Transports a été rebaptisé Transports Canada.

Nous défendons les droits des consommateurs ou du grand public, et nous collaborons avec les transporteurs de différents secteurs. Nous sommes en contact avec les compagnies aériennes, les compagnies de chemins de fer, les compagnies d'autobus, et avec d'autres groupes de défense des intérêts publics qui s'intéressent au secteur du transport. Nous ne sommes pas un transporteur et nous ne fournissons aucun service de transport de quelque nature que ce soit.

Le sénateur Adams: Y a-t-il des gens employés dans le secteur du transport qui sont associés à vos activités?

M. Gow: Nos membres sont principalement des passagers ou, dans certains cas, des gens qui aimeraient l'être. Nous comptons, parmi nos membres, des pilotes, des mécaniciens de locomotive,

engineers, ferryboat captains, and others, who join the association on an individual basis; as well, sometimes local unions sign up. We do not have in our membership any national unions, and I do not suppose we could really accept them in any case as a member, though I suppose we would have to consider it. We certainly have a few local unions and retiree groups involving these professions.

Senator Adams: You say you deal mostly with airlines, but also with any other modes of transportation.

Mr. Gow: Yes, on a broad base. We act in an advisory position. We do not actually provide the service.

Senator Spivak: The experience of the airline industry is a textbook case, demonstrating that those with a touching faith in market forces are mistaken. I do not place my esteemed colleague in that category.

Senator Kirby: Just so we are clear, she means she does not place me in the category of "esteemed."

Senator Spivak: I happened to be in the Senate when the privatization of Air Canada took place. I remember the lofty goals and objectives and the statements that prices would come down, et cetera. That did not happen. Look what has happened. "Ruinous competition" was Onex's term. Ruinous competition now means that we need to go back to a monopoly, and I find that very interesting.

The same has proven true in the railroads with regard to the agriculture industry. Competition was supposed to make prices come down. The prices are now flat out because of this competition.

I am in accord with my colleague in thanking you for bringing a bit of balance to this discussion where everything is "globalization" and "privatization."

This must be justiciable or it does not mean anything. Have you considered whether this is indeed something that, if it were to pass, could be justiciable? Obviously, that is what they were worried about in the United States.

Mr. Janigan: We envision this as being implemented through a variety of different means. Some of these conditions may well become part of licensing conditions. Some of them may be agreed to as part of the implied contract with airline passengers, if the airlines so agreed. Some of it may be incorporated with respect to other regulations that are put in place or associated with licensing by the Canadian Transportation Agency. With the document in its current form, you are right that in order to have it such that there would be legally enforceable rights would be very difficult at present, but it presents the framework going forward that we would like to have implemented in a variety of different ways throughout the airline system.

Senator Spivak: I asked that because I am very leery of voluntary codes and consultation without any decision-making. Nothing works.

des capitaines de traversier et d'autres qui ont adhéré à notre association à titre personnel, comme le font aussi parfois des sections syndicales locales. Nous n'avons pour membres aucun syndicat national, et je suppose que nous ne pourrions pas réellement accepter l'adhésion de l'un d'entre eux, même si je suppose que nous devrions y réfléchir. Nous avons certainement quelques sections locales syndicales et des groupes de retraités dans ces secteurs professionnels.

Le sénateur Adams: Vous dites que vous traitez principalement avec les compagnies aériennes, mais que vous vous occupez aussi des autres modes de transport.

M. Gow: Oui, de façon générale. Notre rôle est celui de conseiller. Nous ne fournissons pas concrètement le service.

Le sénateur Spivak: La situation de l'industrie du transport aérien est un cas type qui montre que ceux qui font totalement confiance aux forces du marché font erreur. Je ne place pas mon estimé collègue dans cette catégorie.

Le sénateur Kirby: Pour que ce soit bien clair, elle veut dire qu'elle ne me place pas dans la catégorie des gens qu'elle estime.

Le sénateur Spivak: Il se trouve que j'étais au Sénat au moment de la privatisation d'Air Canada. Je me rappelle les objectifs ambitieux et les déclarations selon lesquelles les prix allaient baisser, et cetera. Cela ne s'est pas produit. Regardez ce qui s'est produit. Onex a parlé de «concurrence ruineuse», ce qui veut dire que nous devons maintenant revenir à un monopole, et je trouve cela très intéressant.

C'est ce qui s'est aussi passé dans le secteur ferroviaire en ce qui concerne le secteur agricole. La concurrence était censée faire baisser les prix. Ils sont maintenant uniformément élevés à cause de cette concurrence.

À l'instar de mon collègue, je tiens à vous remercier moi aussi, de rétablir un peu l'équilibre dans cette discussion où on ne parle que de «mondialisation» et de «privatisation».

Il faut que cela soit justiciable, sinon, cela ne veut rien dire. Vous êtes-vous demandé si cette charte, si elle était adoptée, pourrait être justiciable? C'est manifestement ce qui inquiétait les gens aux États-Unis.

M. Janigan: Pour nous, elle pourrait être appliquée de différentes façons. Certaines de ces conditions pourraient faire partie des conditions d'octroi d'un permis. On pourrait considérer que certaines font partie du contrat implicite conclu avec les passagers, si les compagnies aériennes étaient d'accord. Certains éléments pourraient être incorporés à d'autres règlements de l'Office des transports du Canada concernant de près ou de loin l'octroi de permis. Dans la forme actuelle du document, vous avez raison de dire qu'il serait très difficile de faire appliquer juridiquement les droits qu'il énonce, mais il présente un cadre d'action que nous aimerions voir appliqué de différentes façons dans le transport aérien.

Le sénateur Spivak: J'ai posé cette question parce que je me méfie beaucoup des codes volontaires et des consultations ne débouchant sur aucune décision. Ce genre de choses ne donne aucun résultat.

You talk about the profound impact of a monopoly. The final result of having one dominant airline will have profound implications. One cannot say for certain, but it looks like this is a direction in which we are heading. That brings into focus the role of the Competition Bureau. They have said that their role is to maintain competition and not to sanction monopolies. Well, we will see. They also said previously that the kind of thing visualized here, where you have a dominant airline and existing charter carriers and feeder routes, will not provide adequate competitive discipline. We will have legislation that the minister has suggested, among other things, will then give him or her sole authority to remove this whole matter from the Competition Bureau other than as an advisory role. The minister will make his decision. What do you think are the profound implications? How do you view that whole tension between the Competition Bureau and the minister's powers, and so on? How do you think that should be handled so that the public interest is protected?

Mr. Reddick: The Competition Bureau is largely set up to deal with competition between companies. If we have a monopoly, they will not be in the picture.

Senator Spivak: It is clear that they will review these.

Mr. Reddick: There is no question about that. However, in the longer term this raises the question of the role of the CTA, the transportation agency, and the minister, and what new regulations may need to be introduced at CTA, whether it is a Bill of Rights or other issues. In other words, what legislation needs to be put in place through policy with the minister? Mr. Janigan probably wants to add to that.

Senator Spivak: Will you present suggestions to the minister in terms of how this could be handled?

Mr. Reddick: What kind of public process should be part of that as well is very important.

Mr. Janigan: We envision that the Competition Bureau does have an important role to play. We read with interest the letter that was sent yesterday by the commissioner to the minister outlining the different steps that would have to be taken to ensure that market barriers are removed or not in place to enable competitive entry. Having said that, at the end of the day the competition commissioner may be presented with a situation where, as it stands at the moment, we may be left with a dominant airline or a monopoly situation. In that circumstance, we must look to a system of regulation that protects those markets that are not subject to competitive pressure and implement the kinds of things the competition commissioner has suggested to ensure that those barriers to competitive entry are removed or are not put in place by dominant airlines.

We have alluded to some of the profound implications, and not just price. There are several concerns. Some have an impact on choice; others have an impact on the way in which service is delivered by the airlines. What impetus is it for a dominant airline to put an extra reservation clerk at the desk when a lineup occurs if there is no other competitive alternative? These sorts of things must be addressed with respect not only to pricing restraints but also to service quality and safety indicators upon which an airline

Nous parlons des profondes répercussions d'un monopole. L'existence d'une compagnie aérienne dominante aura de grandes conséquences. On ne peut pas en être certain, mais il semble que nous nous engagions dans cette voie, ce qui fait ressortir le rôle du Bureau de la concurrence. Il a dit que son rôle est de préserver la concurrence et non pas de sanctionner les monopoles. Bon, nous verrons bien. Il a également déjà dit que le système qu'on envisage ici, avec une compagnie dominante et les transporteurs nolisés et les lignes d'apport qui existent actuellement, ne permettra pas une concurrence effective. Le ministre a proposé une loi qui, entre autres choses, lui donnera plein pouvoir pour décider de soustraire toute cette question de la compétence du Bureau de la concurrence qui n'aurait plus qu'un rôle consultatif. Le ministre prendra sa décision. Quelles profondes répercussions pensez-vous que cela peut avoir? Quelle pourrait être, selon vous, la tension qui pourrait naître entre le Bureau de la concurrence et les pouvoirs du ministre, et cetera? Comment pensez-vous qu'il faudrait procéder pour protéger l'intérêt public?

M. Reddick: Le Bureau de la concurrence est principalement censé s'occuper de la concurrence entre les entreprises. S'il y a un monopole, il n'aura aucun rôle à jouer.

Le sénateur Spivak: Il va manifestement examiner la situation.

M. Reddick: Cela ne fait aucun doute. Toutefois, à long terme, cela soulève la question du rôle de l'Office des transports du Canada et du ministre et des nouveaux règlements que devra peut-être mettre en place l'OTC, qu'il s'agisse d'une charte des droits ou d'autres choses. En d'autres termes, quelles dispositions législatives le ministre doit-il prendre? M. Janigan veut probablement ajouter quelque chose.

Le sénateur Spivak: Présenterez-vous des suggestions au ministre au sujet de la façon de traiter cette question?

M. Reddick: Un autre élément très important est la participation du public à ce processus.

M. Janigan: À notre avis, le Bureau de la concurrence a un important rôle à jouer. Nous avons lu avec intérêt la lettre que le commissaire a envoyée hier au ministre pour énoncer des différentes mesures à prendre pour qu'aucun obstacle ne se pose à la concurrence entre plusieurs entreprises. Cela dit, en fin de compte, le commissaire à la concurrence, comme c'est le cas à l'heure actuelle, se retrouvera peut-être avec une compagnie dominante ou un monopole. Dans un tel cas, il faut envisager un système de réglementation protégeant les marchés qui ne sont pas assujettis à la pression de la concurrence et mettre en oeuvre le genre de choses qu'a proposé le commissaire à la concurrence afin que les obstacles à l'apparition de nouveaux concurrents soient éliminés ou que des compagnies dominantes n'en mettent pas en place.

Nous avons fait allusion à certaines des profondes répercussions, qui ne concernent pas seulement les prix. Il y a plusieurs sujets de préoccupation. Il s'agit, par exemple, des possibilités de choix ou de la façon dont les compagnies aériennes fournissent leur service. Qu'est-ce qui incite une compagnie dominante à affecter un employé de plus aux réservations quand les clients font la queue si elle n'a pas de rivale? Il faut régler ce genre de choses non seulement pour limiter l'augmentation des

will be marked, as well as the appropriate financial incentives to ensure compliance. That is what occurs in a monopoly or a dominant situation. You cannot simply wait for competition to save you; you have to do something until it occurs, try to remove the barriers so that there can be market entry.

Senator Spivak: You may not have time to answer this question, but I am curious as to your thoughts on the foreign ownership question and the recommendations of the Competition Bureau regarding foreign ownership, which I found to be dismaying.

Mr. Janigan: That is not particularly surprising from the Competition Bureau, given its philosophy.

We are concerned — and this has been raised in the last few days — about the implications for NAFTA if there is any change to the 10 per cent rule. In 1993-94, the Council of Canadians was one of few organizations that went before the national transportation agency, among others, to oppose the proposal to have AMR take over the airline. At the time, we argued effective control of Canadian Airlines. Unfortunately, as in a few other areas, this has borne out to be true. We are concerned because it bears on the issue of regulation as well. The notion that if you cannot get airlines that are owned and located here in Canada to effectively meet the needs of Canadians and of Canadian airline passengers you will have any better chance of doing that with airlines that are owned and controlled out of Dallas, or wherever you want to put them, is insane. I would apply that to a number of other industries. You could apply that to the banking industry as well. The problem that we have is that there is a precedent — and here I am speaking for the Council of Canadians — dealing with this notion of “widely held.” Our concern with “widely held” is the foreign ownership implications. There are also implications in the banking sector. Recently, the Minister of Finance defined “widely held” as 20 or 30 per cent. I did not hear Minister Collenette make such an interesting contribution to the lexicon. However, rather than saying, “We will not remove ‘widely held,’ we will just redefine what it is,” I suspect that he will follow what the Minister of Finance has said and come back with something like that. We do have concerns about foreign ownership; we also, like you, think that a voluntary code is just as much of an oxymoron as voluntary labelling, on which you are not keen.

Senator Kinsella: I have two areas that I should like to explore, but I have been motivated to move it up to a third area because of Senator Spivak's interesting focus on your proposed airline passenger bill of rights and the question of the model of “justiciability” that would be appropriate.

With bills of rights, there are two fundamental methods of “justiciability.” One is where there is a process before some kind

prix mais aussi pour établir des indicateurs de qualité et de sécurité en fonction desquels on évaluera une compagnie aérienne et pour mettre en place des incitatifs financiers appropriés pour garantir l'observation des règles. C'est ce qui se passe en cas de monopole ou de situation dominante. On ne peut pas simplement s'en remettre à la concurrence; et il faut faire quelque chose avant que celle-ci n'exerce ses effets; il faut essayer d'éliminer les barrières afin de permettre l'arrivée de nouveaux concurrents.

Le sénateur Spivak: Vous n'avez peut-être pas le temps de répondre à cette question, mais j'aimerais savoir ce que vous pensez de la question de la propriété étrangère et des recommandations du Bureau de la concurrence à ce sujet, qui m'ont atterrée.

M. Janigan: Il ne faut pas s'en étonner, nous connaissons tous la philosophie du Bureau de la concurrence.

Nous nous inquiétons — et il en a été question ces derniers jours — des répercussions que toute modification de la règle des 10 p. 100 pourrait avoir sur l'ALENA. Le Conseil des Canadiens est une des quelques organisations qui sont intervenues en 1993-1994 auprès de l'Office national des transports pour s'opposer à la prise de contrôle de cette compagnie aérienne par AMR. Nous avons plaidé à ce moment-là en faveur du contrôle effectif des Lignes aériennes Canadien. Malheureusement, comme dans quelques autres domaines, nos prévisions se sont avérées justes. Nous sommes inquiets parce que cela a également des répercussions sur la question de la réglementation. Il est absurde de penser que si on ne peut pas amener des compagnies aériennes canadiennes, installées au Canada, à répondre vraiment aux besoins des Canadiens et des passagers canadiens, on aura de meilleures chances d'y parvenir avec des compagnies aériennes dont les propriétaires et les dirigeants sont à Dallas ou n'importe où ailleurs. J'appliquerais cela à diverses autres industries, par exemple les banques. Le problème qui se pose ici est qu'il y a un précédent — et je parle au nom du Conseil des Canadiens — relativement à la notion de «capital largement réparti». Cette notion nous inquiète et ses retombées en matière de propriété étrangère, comme c'est également le cas dans le secteur bancaire. Le ministre des Finances a récemment donné, comme critère, le chiffre de 20 ou 30 p. 100. En ma connaissance, M. Collenette n'a pas proposé de définition aussi intéressante. Toutefois, au lieu de dire «nous n'allons pas supprimer ‘à capital largement réparti’, mais simplement en donner une nouvelle définition», je suppose qu'il s'inspirera de ce qu'a dit le ministre des Finances et présentera quelque chose de ce genre. Nous avons des préoccupations au sujet de la propriété étrangère; comme vous, nous pensons que l'expression code volontaire ne veut rien dire, tout comme étiquetage volontaire, qui ne vous plaît guère.

Le sénateur Kinsella: Je voudrais examiner deux domaines, mais j'ai été amené à passer à un troisième à cause de la façon intéressante dont le sénateur Spivak a mis l'accent sur la charte des droits des passagers que vous avez proposée et sur la question du modèle de «justiciabilité» qui serait approprié.

Il y a deux méthodes fondamentales pour rendre les déclarations des droits «justiciables», notamment en prévoyant

of tribunal. There are administrative agencies to handle part of what is contained in your proposed bill of rights.

There is a second form of "justiciability," which is like an audit. The non-governmental organization plays a major salutary role in civil society, including our own society in Canada. I would encourage you to look at the idea of conducting an audit yourselves on the performance of the industry and all the players in it against these standards that are fundamentally identified and easily embraced.

The question of leadership and leadership in the public interest has arisen in this discussion with you. It is an important discussion and it is key to our talks. While I do not share the political party of the Minister of Transport, I think that he, as any Minister of Transport, is interested in seeing that the public interest in the matters of transportation is pursued vigorously under the given minister's watch.

Our role as senators or colleagues in the other place is to hold the minister of the day accountable and to be of assistance. This is the common purpose of the honourable senators on this committee.

Do you think, as often is the case, that that sort of compromise or middle road is generally the end product; that is to say, at the end of the day, if we were to look for a type of compromise between a totally private driven sector and a totally regulated sector?

Senator Spivak: Do you mean to say competition if necessary, but not necessarily competition?

Senator Kinsella: No. You have competition driven by the various players in the private sector but in the public interest it is well regulated, which is not to say "returning to regulation." Would you comment on that, please?

Mr. Janigan: First, let it be recognized that you resort to regulation only as a proxy for the competitive market. Where the competitive market does not exist, you have to resort to regulation in its place. That having been said, I think the expectation for the future, based on the results of the past, is that we will likely not have an airline system in Canada that is either completely competitive or should be completely regulated. There appear to be avenues where there will be effective competition and choice that might be provided. There are certain niche markets where that is being provided now. We should continue to encourage that because, where you can get a workably competitive market, it is preferable to a system of regulation.

At the same time, we must recognize there are circumstances in which there is no workable competition. Then a system of regulation which is flexible and which enables the regulatory agency to forebear when it is no longer necessary should be put in place.

une procédure devant une sorte de tribunal. Il y a des organismes administratifs qui peuvent traiter certains des éléments de la charte que vous proposez.

Il y a une deuxième forme de «justiciabilité», qui ressemble à une vérification financière. Les organisations non gouvernementales jouent un rôle très salubre dans la société civile, y compris au Canada. Je vous encouragerais à envisager d'effectuer vous-mêmes une vérification des résultats de cette industrie et de tous les intervenants par rapport aux normes fondamentales établies auxquelles on pourrait facilement se référer.

La question du leadership et des initiatives à prendre dans l'intérêt de la population a été soulevée au cours de nos entretiens avec vous. C'est un sujet important, qui est un élément clé de nos discussions. Je ne suis pas du même parti que le ministre des Transports, mais je pense que, comme tout ministre des Transports, il souhaite veiller à ce que l'intérêt public soit défendu vigoureusement en ce qui concerne les services de transport.

Les sénateurs et nos collègues de l'autre endroit ont pour rôle de forcer le ministre à assumer ses responsabilités et de lui prêter main-forte. C'est l'objectif que partagent tous les honorables sénateurs membres de ce comité.

Pensez-vous que comme c'est souvent le cas, on se retrouve finalement avec une sorte de compromis ou de moyen terme, c'est-à-dire, en fin de compte, devrions-nous chercher un compromis entre un secteur relevant totalement du secteur privé et un secteur totalement réglementé?

Le sénateur Spivak: Voulez-vous dire qu'il y aurait une concurrence si c'est nécessaire, mais qu'il n'y aurait pas nécessairement une concurrence?

Le sénateur Kinsella: Non. Il y aurait une concurrence entre les différents acteurs du secteur privé, mais elle serait réglementée pour défendre les intérêts du public, ce qui ne veut pas dire qu'on revient à la réglementation. Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez, s'il vous plaît?

M. Janigan: Reconnaissons d'abord qu'on a recours à la réglementation seulement quand il n'existe pas de concurrence sur le marché. Cela dit, je pense qu'à la lumière des résultats du passé, on peut s'attendre à ce qu'à l'avenir, il n'y ait vraisemblablement au Canada un système de transport aérien complètement concurrentiel ou devant être complètement réglementé. Il y a apparemment des moyens d'avoir une concurrence effective et des possibilités de choix. C'est ce qui existe dans certains créneaux spécialisés. Nous devrions continuer à encourager cela parce que, lorsqu'il est possible d'avoir un marché concurrentiel effectif, c'est mieux qu'un système de réglementation.

En même temps, nous devons nous rendre compte que dans certains cas il n'y a aucune concurrence effective. Il faudra alors mettre en place un système de réglementation souple permettant à l'organisme compétent de cesser d'intervenir quand ce n'est plus nécessaire.

In addition, there are certain standards, as we have suggested, for safety, for consumer protection, and for quality of service. These should be implemented across the board in a competitive or non-competitive framework.

Mr. Reddick: We have to be careful. What do we mean when we talk about deregulation? In other sectors, such as telecommunications, over the last several years, we have moved into a very competitive market. The regulator there, the CRTC, has made more decisions in the year since we started the process than in the previous 10 years. Getting a competitive market to work and to work well and to continue to work well requires a lot of oversight, management, and different types of regulation and rule-making between different competitors.

It would be fair to say that, in most competitive markets, there is ongoing selective regulation, intervention, in and out by the government or government bodies or agencies, depending on how that market changes and what the dynamics of that market may be over time.

It is not an "either/or." It is a question of how much of one or the other. It may not be the whole market but it may be within different components of the sub-market as well. It is some kind of mix. The government needs that discretion. The question is whether it should be done through the minister or through the agency or through some combination. The process must be dynamic but also very public. There must be some means or mechanism for public groups and other organization to come forward and highlight a problem. We should not have to wait until we are faced with mergers or monopolies to deal with some of these issues. That is an important point as well.

Senator Kinsella: I would invite you to comment on what I perceive to be a necessary partnership between the many players who must be active in the airline industry beyond the airlines themselves. They include the Ministry of Transportation and its responsibilities, either directly or indirectly, with the airports that have been turned over to local authorities.

With the new technology, many jets, particularly the regional ones, are flying into airports where Transport Canada have not assured, on an ongoing basis, the extension of the runways. As everyone knows, the RJs come in very hot and need a lot of runway.

I live in Fredericton where we are quite sensitive to this issue. I take one particular flight quite often. I have no question at all in my own mind in terms of my safety; I think it is very safe. I am not concerned with the safety issue. The report that was chaired by Benoît Bouchard was a good report.

I am concerned about poor quality of service. Because the runways are so short, on rainy days half the passengers are taken off the flight to Toronto. That is not the airline's fault. It is a problem with the runway, which speaks directly to the your organization's concern with service. What are your comments on that problem?

En outre, comme nous l'avons dit, il y a certaines normes en matière de sécurité, de protection des consommateurs et de qualité du service. Elles devraient être appliquées de manière générale, que le système soit ou non concurrentiel.

M. Reddick: Il faut être prudent. Qu'entendons-nous quand nous parlons de déréglementation? Dans d'autres secteurs, comme les télécommunications, nous sommes passés à un marché très concurrentiel au cours de ces dernières années. Depuis que le processus a commencé, il y a un an, l'organisme de réglementation, le CRTC, a pris plus de décisions qu'au cours des 10 années précédentes. Pour qu'un marché concurrentiel puisse fonctionner bien et durablement, beaucoup d'efforts sont nécessaires en matière de surveillance, de gestion, et il faut différents types de réglementation s'appliquant aux différents concurrents.

Il serait juste de dire que, dans la plupart des marchés concurrentiels, le gouvernement ou les organismes gouvernementaux réglementent et interviennent constamment de façon sélective selon la conjoncture et l'évolution du marché.

La concurrence n'exclut pas nécessairement la réglementation. Il faut déterminer la part respective de chacune. Il peut s'agir non pas de l'ensemble du marché, mais de différents éléments d'un marché spécialisé. C'est une sorte de mélange. Le gouvernement a besoin de cette marge de manoeuvre. Il s'agit de savoir si cela devrait relever du ministre, de l'organisme ou d'un partage quelconque des responsabilités. Le processus doit être dynamique, mais également très public. Les groupes représentant le public et d'autres organisations doivent pouvoir intervenir pour souligner un problème. Il ne faudrait pas attendre de se trouver confronté à des fusions ou des monopoles avant de se pencher sur certaines de ces questions. C'est également une chose importante.

Le sénateur Kinsella: Dites-nous ce que vous pensez d'un partenariat, indispensable, selon moi, entre les nombreux intervenants de ce secteur autres que les compagnies aériennes elles-mêmes. Je pense notamment au ministère des Transports, dont les responsabilités directes ou indirectes relatives aux aéroports ont été confiées aux autorités locales.

Avec la nouvelle technologie, de nombreux avions à réaction, surtout ceux qui assurent les liaisons régionales, utilisent des aéroports où Transports Canada n'a pas veillé à faire allonger les pistes. Comme tout le monde le sait, ces avions ont besoin d'une longue piste.

J'habite à Fredericton, où nous sommes très sensibles à cette question. Il y a un vol que j'emprunte très souvent. Je ne suis nullement inquiet pour ce qui est de ma sécurité; je pense qu'elle est tout à fait assurée. Le rapport du groupe présidé par Benoît Bouchard était un bon rapport.

Ce qui m'inquiète, c'est la mauvaise qualité du service. Les pistes étant trop courtes, quand il pleut, la moitié des passagers doivent débarquer du vol à Toronto. Ce n'est pas la faute de la compagnie aérienne. Le problème tient à la piste, ce qui rejoint directement la préoccupation de notre organisation au sujet du service. Que pensez-vous de ce problème?

Mr. Reddick: I am also a resident of Fredericton, so I sympathize with your point of view.

I noticed the other day in the Fredericton newspaper that the committee that is negotiating with Transport Canada for the privatization of the airport has asked that the airport be extended at a cost to federal government. The government is not willing to do that. This butts up against the responsibility of the department and of the federal government to oversee the safety of the overall system. In terms of fire and rescue safety, Canada has fallen below standards in most airports in the country. There are safety questions about the length of runways and other service areas that are not specific to any airline but to the overall operation of airport services.

There is a major public policy role and a major public interest role for the government to ensure that the communities and passengers in the industry work well and in a healthy way. That is not necessarily the responsibility of the airlines. These are infrastructure issues, which are very much a part of the department.

Senator Fairbairn: I have heard your comments about the bill in the United States and that its adoption was narrowly diverted because of this lobbying and the promises of the airlines to implement their own codes reflecting consumer concerns. Is there someone like you in the United States who will monitor whether those promises are being kept? It is all very well to make promises, but vis-à-vis Congress will there be some mechanism to monitor those promises?

Mr. Janigan: I do not know if there is a mechanism. The Consumers Union in the United States has testified in front of the committee on commerce in the United States Senate, together with the Consumers Federation of America. I would assume that they will continue their efforts to try to monitor airline compliance with these voluntary codes. I would expect that we will hear from them probably in the next term of Congress as to whether or not those efforts have been satisfactory.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Our next witnesses are from the Competition Bureau of Industry Canada.

Welcome. Please proceed.

Mr. Konrad von Finckenstein, Commissioner of Competition, Competition Bureau (Industry Canada): Honourable senators, thank you for inviting us to appear before you to discuss our views on the competition issues related to the potential restructuring of the Canadian airline industry.

[Translation]

As you are aware, the Bureau has not examined any specific restructuring proposals.

We were asked by the Minister of Transport to advise him on how the outcome of the restructuring of the airline industry would be as pro-competitive as possible. During the last two months, we

M. Reddick: Je suis également résident de Fredericton, je comprends donc votre point de vue.

J'ai noté l'autre jour, dans le journal de Fredericton, que le comité qui négocie la privatisation de l'aéroport avec Transports Canada a demandé que la piste soit allongée aux frais du gouvernement fédéral, qui n'est pas prêt à le faire. Cette question rejoint celle de la responsabilité que le ministère et le gouvernement fédéral ont d'assurer la sécurité de l'ensemble du système. En ce qui concerne les incendies et le sauvetage, les normes ne sont plus respectées dans la plupart des aéroports du Canada. La longueur des pistes et d'autres aspects du service soulèvent des problèmes de sécurité qui ne concernent pas spécifiquement une compagnie aérienne, mais le fonctionnement d'ensemble des services aéroportuaires.

Le gouvernement a un rôle important à jouer pour définir les orientations générales et pour défendre les intérêts de la population: il doit assurer le bon fonctionnement du transport aérien dans l'intérêt des villes et des passagers concernés. Ce n'est pas nécessairement les compagnies aériennes qui en ont la responsabilité. Ce sont des questions d'infrastructure, ce qui est tout à fait du ressort du ministère.

Le sénateur Fairbairn: J'ai entendu vos commentaires au sujet de la charte des droits aux États-Unis et du fait qu'il s'en est fallu de peu qu'elle ne soit adoptée à cause du lobbying et des promesses des compagnies aériennes, qui se sont engagées à appliquer leur propre code en tenant compte des préoccupations des consommateurs. Y a-t-il aux États-Unis quelqu'un qui, comme vous, vérifiera si ces promesses sont tenues? C'est très bien de faire des promesses, mais y aura-t-il un mécanisme permettant au Congrès de vérifier si elles sont tenues?

M. Janigan: Je n'en sais rien. Aux États-Unis, la Consumers Union s'est présentée devant le comité du commerce du Sénat des États-Unis en même temps que la Consumers Federation of America. Je suppose qu'elles continueront leurs efforts pour essayer de vérifier dans quelle mesure les compagnies aériennes appliquent ces codes volontaires. Je pense qu'on saura probablement pendant la prochaine des sessions du Congrès si ces efforts se sont ou non avérés satisfaisants.

La présidente: Merci, messieurs.

Nos témoins suivants représentent le Bureau de la concurrence d'Industrie Canada.

Bienvenue, messieurs. La parole est à vous.

M. Konrad von Finckenstein, commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence (Industrie Canada): Honorables sénateurs, je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant vous pour vous donner notre point de vue sur les questions de concurrence reliées à une restructuration possible de l'industrie aérienne au Canada.

[Français]

Comme vous le savez, le Bureau n'a examiné aucune proposition spécifique de la restructuration.

Le ministre des Transports nous avait demandé de lui donner notre avis pour que les effets de la restructuration de l'industrie aérienne soient les plus avantageux possibles pour la concurrence.

have interviewed most of the players in the airline industry, airport authorities, consumer groups, academics, as well as hired economists and lawyers.

[English]

Our conclusion is that there will be a significant competition concern in most domestic airline passenger markets if a dominant carrier emerges from the current restructuring process.

In requesting our advice, the Minister of Transport asked us not to look at government policy on foreign ownership, cabotage, and the carrier designation under open skies. I am pleased that in his statement yesterday the minister asked you to consider many of the bureau's recommendations.

[Translation]

In a typical merger review, where the Bureau finds that the merger would lead to a substantial lessening of competition, the Bureau imposes conditions to remedy the substantial lessening. The merging companies must satisfy these terms in order to move forward without the objection of the Bureau. The aim of these conditions generally is to facilitate the entry into the market of new competitors or to allow existing companies to expand and provide real competition.

[English]

In our letter to the Minister of Transport, we outlined some conditions that might be imposed as a term of airline restructuring. These include the following: surrendering arrival and departure times, known as slots; returning airport facilities to the appropriate authority for reallocation; changing the way airlines pay for airport services; ensuring that any new airline competitors are able to purchase the dominant carrier's frequent flyer points; changing the method of calculating travel agents' commissions; offering to transfer surplus planes to any new entrants; the possible divestiture of regional carriers; and ensuring that new and expanding airlines be able to interline and code-share with the dominant carrier.

In addition, we recommend the establishment of a more effective way of fighting this predatory behaviour by the dominant carrier. Predation can constitute a major barrier to entry.

[Translation]

We focused our analysis on the emergence of a dominant carrier. However, we feel that many of our recommendations could be implemented in a non-dominant carrier environment to the benefit of all Canadians.

Pendant les deux derniers mois, nous avons interviewé le plus de joueurs possibles de l'industrie aérienne, des autorités des aéroports, des groupes de consommateurs et des académiciens. Nous avons aussi engagé des économistes et des avocats pour nous aider.

[Traduction]

Notre conclusion est qu'il y a aura d'importantes préoccupations concernant la concurrence dans la plupart des marchés intérieurs de passagers si un transporteur dominant émerge du processus de restructuration actuel.

En demandant notre avis, le ministre des Transports nous a demandé de ne pas nous pencher sur les politiques du gouvernement sur la propriété étrangère et le cabotage, ni sur la désignation des transporteurs en vertu du concept de ciel ouvert. Je suis heureux que le ministre des Transports vous ait demandé de considérer plusieurs des recommandations du Bureau dans son énoncé de politique d'hier.

[Français]

Dans un examen de fusionnement typique, quand le Bureau trouve que le fusionnement entraînerait une diminution sensible de la concurrence, le Bureau impose des conditions afin de remédier à cette diminution sensible. Les sociétés qui fusionnent doivent respecter ces termes pour aller de l'avant sans objection du Bureau. Généralement, le but de ces conditions est de faciliter l'entrée des nouveaux concurrents ou de permettre l'expansion des sociétés déjà existantes pour qu'elles deviennent des concurrents réels.

[Traduction]

Dans notre lettre au ministre des Transports, nous avons souligné quelques-unes des conditions qui pourraient être imposées dans une restructuration des compagnies aériennes. Ceci inclut l'abandon de certaines heures d'arrivée et de départ, ce qu'on appelle des créneaux horaires; remettre des installations d'un aéroport à l'autorité appropriée aux fins de réallocation; changer la façon de payer des transporteurs aériens pour les services à l'aéroport; s'assurer que tout nouveau transporteur concurrent soit capable d'acheter des points du programme des grands voyageurs au transporteur dominant; changer la méthode de calcul de la prime de l'agent de voyage; offrir de transférer des avions de surplus aux nouveaux arrivants; la possibilité de se dessaisir de transporteurs régionaux et de s'assurer que les nouveaux transporteurs aériens ou ceux déjà existants sont capables de partager les codes et de partager les circuits avec le transporteur dominant.

De plus, nous recommandons l'établissement de moyens plus efficaces afin de combattre le comportement d'éviction par le transporteur dominant. L'éviction peut constituer une barrière à l'entrée.

[Français]

Nous avons concentré notre analyse sur l'émergence d'un transporteur dominant. Cependant nous croyons que nos recommandations pourraient être mises en place dans un contexte d'un transporteur non dominant pour les bénéfices de toutes les Canadiennes et de tous les Canadiens.

While we have outlined recommended conditions that could be required in connection with the approval of a restructured airline, this may not be enough. The Bureau feels that the government should consider implementing the two key recommendations which would allow new competitors to create real choices for the flying public and impose price discipline on the dominant carrier.

These are allowing a modified 6th freedom which would allow US carriers to pick up passengers in one Canadian city and fly to another Canadian city via the US and allowing the creation of a Canada-only carrier, which carriers would be free of any foreign ownership and control restrictions.

[English]

These two recommendations are required because we have no assurance that existing charter carriers and regional carriers are likely to expand to provide sufficient competition to a dominant carrier. Let us not forget that a dominant carrier resulting from the merger would have 80 per cent of the domestic passenger traffic and account for 90 per cent of domestic revenues.

What do we mean by a modified sixth freedom? A modified sixth freedom right would allow foreign carriers to pick up passengers in Canada and fly them to another Canadian city via an American destination. At the moment, it is possible to buy two tickets, one from Toronto to Chicago and another from Chicago to Vancouver, but carriers cannot market and sell such tickets as a single ticket and establish a low price for such a ticket.

We recommend that the Minister of Transport try to negotiate a reciprocal agreement with the U.S., so that, for example, a dominant Canadian carrier could take passengers from New York to Los Angeles via Toronto and U.S. carriers could fly routes such as Toronto-Chicago-Vancouver. Such a reciprocal arrangement would be beneficial for carriers in both countries. However, we go further. If within two years after the creation of a new dominant carrier there is compelling evidence that competition is not being provided by other carriers, the bureau recommends that the minister should allow a modified sixth freedom on a unilateral basis.

The second essential recommendation is the concept of a Canada-only carrier. Under this proposal, a new class of air carrier would be created. The carrier would be allowed to fly only within Canada and serve only Canadian airports. Being Canadian-licensed carriers, these carriers would have the same cost base as the dominant carrier; that is, pay the same costs for fuel, crews and meals, and be subject to the same licensing, noise control, and other regulations as the dominant carrier. In addition, they would be paying Canadian income taxes and employ Canadian personnel.

Même si nous avons énuméré des conditions recommandées qui pourraient être requises en rapport avec l'approbation de la restructuration d'un transporteur aérien, ceci pourrait ne pas être suffisant. Le Bureau croit que le gouvernement devrait considérer la mise en place de deux recommandations clés qui permettraient aux nouveaux concurrents de créer un choix réel pour les voyageurs réguliers et imposer une discipline concernant les tarifs au transporteur dominant.

C'est de permettre une sixième liberté modifiée qui permettrait aux transporteurs américains de prendre des passagers dans une ville canadienne et de les transporter dans une autre ville canadienne en passant par les États-Unis et de permettre la création d'un transporteur seulement canadien, ce qui permettrait à de nouveaux concurrents de créer des choix réels et d'imposer une discipline tarifaire au transporteur dominant.

[Traduction]

Ces deux recommandations sont nécessaires car il n'est pas garanti que les transporteurs nolisés et les transporteurs régionaux déjà existants puissent prendre de l'expansion pour fournir assez de concurrence au transporteur dominant qui transporterait plus de 80 p. 100 des passagers intérieurs et totaliserait près de 90 p. 100 des revenus intérieurs.

Qu'entendons-nous par une sixième liberté modifiée? Un droit de la sixième liberté modifiée permettrait aux transporteurs étrangers de prendre des passagers au Canada et de les transporter dans une autre ville canadienne en passant par une destination aux États-Unis. En ce moment, il est possible d'acheter deux billets, disons par exemple un pour aller de Toronto à Chicago et un autre pour aller de Chicago à Vancouver. Mais les transporteurs américains ne peuvent pas commercialiser ni vendre un seul billet à un bas prix pour un tel vol.

Nous recommandons que le ministre des Transports essaie de négocier une entente bilatérale avec les États-Unis. Ainsi, par exemple, le transporteur dominant pourrait transporter des passagers de New York à Los Angeles en passant par Toronto, et des transporteurs américains pourraient emprunter des circuits comme Toronto-Chicago-Vancouver. Une telle entente réciproque serait avantageuse aux transporteurs des deux pays. Cependant, si deux ans après la création d'un transporteur dominant, il est manifeste que les autres transporteurs ne fournissent pas une concurrence, le Bureau recommande que le ministre devrait permettre le droit de la sixième liberté sur une base unilatérale.

La seconde recommandation essentielle est la notion de transporteur canadien unique. Aux termes de cette proposition, une nouvelle classe de transporteur aérien devrait être créée. On permettrait au transporteur de voler seulement à l'intérieur du Canada et de desservir uniquement les aéroports canadiens. En devenant des transporteurs canadiens licenciés, ces transporteurs auraient la même base de coûts que le transporteur dominant, c'est-à-dire les mêmes coûts pour le carburant, l'équipage et les repas, et ils seraient sujets aux mêmes règles d'attribution de licences, de contrôle du bruit et d'autres réglementations que le transporteur dominant. En outre, ces transporteurs paieraient aussi des impôts au Canada et utiliseraient du personnel canadien.

The Canada-only carrier would be free of all foreign ownership and control restrictions but could not apply for designation as a Canadian carrier under any bilateral agreements.

We fully understand that ownership restrictions are needed in support of the designation system under international agreements. However, we do not see any need for them in the context of an air carrier that is not permitted to cross international boundaries. This model would provide a greater opportunity for creating strongly capitalized new entrants aligned with knowledgeable foreign operators who have the expertise to operate as efficient and effective competitors to the benefit of Canadian consumers.

[Translation]

A similar model is in place in Australia and to our knowledge it is working well.

[English]

Senator Forrestall: Thank you very much for appearing before our committee. You have had so much to say to Canadians in the last week or 10 days that it is difficult to keep abreast of you. It seems that you have narrowed your views and you seem to have a thrust, and it is a very good one. I expect that you will defend it vigorously.

In the development of a modified sixth freedom, I presume that the flight from Toronto to Vancouver would be required to land in and take off from Chicago. What about customs clearance, et cetera?

Mr. von Finckenstein: You can buy today a ticket with Northwest to fly from Montreal to Minneapolis and a second ticket to fly from Minneapolis to Calgary. You can fly that way if you so choose, or you can fly directly with Air Canada or Canadian Airlines from Montreal to Calgary.

If you take the Northwest route, you have to clear customs; you have to deplane and board another plane in Minneapolis. There is some inconvenience associated with that. Northwest cannot market and sell that arrangement as a single ticket. They have to sell you two separate tickets and then account market it. Why not let them market it? If we are going to have a merger that results in a dominant carrier having 80 per cent of the traffic and 90 per cent of the revenue, there should be some alternatives. The alternatives come at the price of the inconvenience of changing planes and clearing customs; however, if the price differential is sufficient it will act as a discipline on the dominant carrier, and Canadians will have the choice. If you want to go directly, you will pay extra; if you want to travel more cheaply, you will go via Minneapolis.

Senator Forrestall: It seems to me that you are doing by one means that which you cannot do by another. This is cabotage as I have always understood it.

Mr. von Finckenstein: No, you said it is cabotage. Cabotage is a foreign carrier coming to Canada and taking a passenger from one place in Canada to another. That is not what we are talking about. In this situation, the carrier is going from Canada to the United States, back to Canada. You can do it today. It is allowed.

Le transporteur exclusivement canadien serait libre de toute restriction de propriété et de contrôle étranger, mais il ne pourrait pas demander une désignation comme transporteur canadien en vertu d'ententes bilatérales.

Nous comprenons très bien la nécessité de restrictions à la propriété pour appuyer le régime de désignation dans le cadre des accords internationaux. Toutefois, nous n'en voyons pas la nécessité dans le cas d'un transporteur qui n'est pas autorisé à franchir les frontières. Ce modèle accroîtrait la possibilité de constituer de nouvelles entités solidement financées, alignées sur des opérateurs étrangers disposant de l'expertise voulue pour affronter efficacement la concurrence pour le bien des consommateurs canadiens.

[Français]

Un modèle similaire est en place en Australie et à notre connaissance, cela fonctionne bien.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Merci beaucoup d'être venu nous rencontrer. Vous avez eu tant de choses à dire aux Canadiens depuis huit ou dix jours que nous avons du mal à vous suivre. J'ai l'impression que vous vous êtes progressivement concentré sur un axe principal, qui est excellent. J'espère que vous allez le défendre énergiquement.

Si l'on adopte une sixième liberté modifiée, je pense que cela signifie que le vol Toronto-Vancouver devra faire une escale à Chicago. Il faudra passer la douane, et cetera?

M. von Finckenstein: Vous pouvez acheter aujourd'hui un billet chez Northwest pour aller de Montréal à Minneapolis et un deuxième billet pour aller de Minneapolis à Calgary. Vous pouvez choisir cet itinéraire, ou vous pouvez aussi prendre un vol direct Montréal-Calgary sur Air Canada ou Canadien.

Si vous choisissez l'itinéraire de Northwest, vous devrez passer la douane; vous allez devoir débarquer de votre avion et en prendre un autre à Minneapolis. Ce n'est pas très pratique. Northwest ne peut pas commercialiser ce vol sous forme d'un seul billet. Cette compagnie va devoir vous vendre deux billets distincts. Pourquoi pas? Si nous avons une fusion à la suite de laquelle nous aurons un transporteur principal qui assurera 90 p. 100 du trafic et générera 90 p. 100 des recettes, il faut qu'il y ait d'autres options. L'inconvénient de l'autre option, c'est qu'il faut changer d'avion et passer la douane; toutefois, si la différence de prix est suffisante, elle aura un effet modérateur sur le transporteur principal et les Canadiens auront le choix. Si vous voulez prendre le vol direct, vous payez plus cher; si vous voulez payer moins cher, vous passer par Minneapolis.

Le sénateur Forrestall: J'ai l'impression que vous êtes en train d'obtenir d'une certaine manière ce que vous ne pouvez pas avoir d'une autre. C'est vraiment du cabotage, ou je ne m'y connais pas.

M. von Finckenstein: Non, vous dites que c'est du cabotage, mais il y a en fait cabotage quand un transporteur étranger vient au Canada et transporte un passager d'un endroit du Canada à un autre endroit du Canada. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit ici. Dans le cas que nous examinons, le transporteur va du Canada aux

All we are suggesting is that it be marketed as such. We are suggesting that the minister negotiate it on a reciprocal basis with the United States.

Senator Forrestall: Cabotage being a reciprocal arrangement — you would never grant cabotage to U.S. carriers without a quid pro quo. I am still suggesting that you are doing by one means that which the government has invited you not even to look at. They did not want you to look at cabotage or any of the other options that were out there.

I am not trying to put ideas in your mind, or in the government's mind, but that is the way it has appeared to me. Am I that far out in left field?

Mr. von Finckenstein: I appreciate that the minister said cabotage is not on the table, and I specifically did not talk about cabotage. What I pointed out is that there is an existing arrangement that could be used and I suggested that he negotiate on a reciprocal basis.

I suggested that, after two years, if it is unsuccessful and we have a true competition issue on transcontinental flights, such as the example I gave you, he might consider doing it on a unilateral basis. That is what we are saying.

Senator Forrestall: It could work. You suggest that, under this proposal, a new class of air carrier would be created, which would be allowed to fly only within Canada and to serve only Canadian airports. While they might be subject to the same costs, such as fuel, I doubt if pilots would come into it, unless you are talking about the gradual reintroduction of a second predominant and a dominant carrier, an obvious competitor. If it is not that, how could it turn out to be competitive?

Mr. von Finckenstein: Let me first make a couple of points. Our Canadian carriers are doing extremely well on cross-border and international flights. Under Open Skies, the Canadian carrier share of total transborder passengers has gone from 42 to 49 per cent. We are clearly competitive on the transborder flights.

Regarding the two main routes from Canada to the U.K. and from Canada to Japan, Canadian carriers have 72 per cent of the total seat capacity from Canada-U.K. and 68 per cent Canada-Japan. Internationally, our carriers are doing well and they are competitive.

I am suggesting that domestically, post-merger, there will be a tremendous concentration. We are suggesting an alternative. Clearly, the whole system of designating carriers under international agreements is based on the fact that you have a Canadian owned and controlled carrier.

États-Unis et revient ensuite au Canada. C'est quelque chose qu'on peut faire aujourd'hui, qui est autorisé. Tout ce que nous suggérons, c'est qu'on commercialise cette pratique en tant que telle. Nous disons qu'il faudrait que le ministre négocie cet arrangement sur une base réciproque avec les États-Unis.

Le sénateur Forrestall: Le cabotage est un arrangement réciproque, on n'accorderait jamais des droits de cabotage à des transporteurs américains sans contrepartie. Ce que je dis, c'est que vous réalisez d'une certaine manière ce que le gouvernement vous a dit de ne même pas envisager. Vous ne deviez pas vous occuper du cabotage ou des autres options dont il était question.

Je n'essaie pas de parler à votre place ou à la place du gouvernement, mais c'est l'impression que j'ai eue. Est-ce que je me trompe tellement?

M. von Finckenstein: Je sais bien que le ministre a dit qu'il n'était pas question de cabotage, et j'ai bien évité de parler de cabotage. Ce que j'ai dit, c'est qu'il existe un arrangement qui pourrait être utilisé, et j'ai suggéré qu'il négocie cette disposition sur une base de réciprocité.

J'ai ajouté que si cet arrangement ne donnait pas satisfaction au bout de deux ans et si nous avions alors un vrai problème de concurrence sur les vols transcontinentaux, comme dans le cas de l'exemple que je vous ai donné, il pourrait envisager de faire cela sur une base unilatérale. C'est tout ce que nous avons dit.

Le sénateur Forrestall: Cela pourrait marcher. Vous dites qu'avec cette proposition, on créerait une nouvelle catégorie de transporteurs aériens qui seraient autorisés à voler uniquement au Canada et à desservir uniquement des aéroports canadiens. Sachant qu'ils auraient les mêmes coûts de carburant par exemple, je me demande s'ils réussiraient à attirer des pilotes, à moins qu'on envisage de réintroduire progressivement un deuxième transporteur principal et un transporteur principal, pour avoir un concurrent direct. Sinon, comment ce transporteur pourrait-il être compétitif?

M. von Finckenstein: Permettez-moi de faire deux remarques. Les transporteurs canadiens se débrouillent remarquablement bien sur les vols transfrontaliers et internationaux. Depuis l'accord Ciel ouvert, le pourcentage de passagers transfrontaliers transportés par les transporteurs canadiens est passé de 42 à 49 p. 100. Il est clair que nous sommes concurrentiels sur les vols transfrontaliers.

Pour ce qui est des deux principales destinations à partir du Canada, le Royaume-Uni et le Japon, les transporteurs canadiens assurent le transport de 72 p. 100 des passagers vers le Royaume-Uni et de 68 p. 100 vers le Japon. Nos transporteurs se portent donc très bien et sont tout à fait concurrentiels sur le plan international.

Ce que je dis, c'est qu'après la fusion, il y aura une énorme concentration sur le marché intérieur. Nous proposons une alternative. Il est clair que tout le régime de désignation des transporteurs dans le contexte des accords internationaux repose sur le fait que nous avons un transporteur contrôlé par des Canadiens et appartenant à des Canadiens.

We are suggesting that you create a new class of carriers who cannot be designated. They must be in Canada. They must compete on equal terms. They will have the same labour costs as Air Canada and the same fuel costs. They will be subject to the same noise regulations, in fact to everything that Air Canada is subject to. They will not be allowed to fly across borders, but within Canada they can and they will give competition to Air Canada. They do not have to comply with Canadian ownership and control requirements so that they have access to foreign capital.

Let me give you an example. If you live in Sudbury, post-merger, you will have only one way to go to Toronto. That is with the new dominant carrier, because the only two companies that fly from Sudbury to Toronto are Air Canada and Canadian.

If you live in Sudbury and you want to go to New York, post-merger, your option is to fly Air Canada from Sudbury to Toronto, Toronto to New York. What we are suggesting is that the Canada-only carrier would take you from Sudbury to Toronto, and then from Toronto to New York you would fly with the interline, whether it is TWA or United or Northwest or whoever. So there is an alternative.

As I say, I am not worried about the transborder traffic because our Canadian carriers are doing extremely well on the transborder traffic. I am worried about the domestic leg. To ensure that there is reasonable competition, we suggest this Canada-only concept.

The Australians have a similar model, which works very well.

Senator Forrestall: I looked at that model just a few short months ago.

I am drawing in my own mind a scenario that would involve the remaining DC-9s that Air Canada has in storage and the proposal to create a Canadian airline. Would that be the basis of an airline that you would have in the back of your mind?

Mr. von Finckenstein: I leave it up to entrepreneurs to decide what planes they want to fly and from where to get them.

In one of our recommendations, as a condition that might be imposed on the merger, we point out that there will be surplus planes. If there is a merger between Air Canada and Canadian, they will have more planes than they need because they will have efficiencies. These planes will be certified for Canadian use, et cetera. Rather than being parked in the desert or being sold somewhere else, we suggest that Canadians may want to buy them and a new airline or existing one would get a right of first refusal. Obviously, they must pay fair market value for those planes, but they should have access to them.

Senator Forrestall: Would you suggest that, perhaps, this new airline should not be owned by the dominant carrier? Does it matter in your view?

Nous suggérons qu'on crée une nouvelle catégorie de transporteurs qui ne pourront pas être désignés. Ils devront être au Canada et être sur le même pied que leurs concurrents. Ils auront les mêmes coûts de main-d'oeuvre qu'Air Canada, les mêmes coûts de carburant. Ils seront soumis aux mêmes réglementations en matière de bruit, à toutes les réglementations qui visent Air Canada. Ils n'auront pas le droit de traverser les frontières, mais au Canada ils pourront concurrencer Air Canada. Ils ne seront pas soumis aux exigences de propriété et de contrôle canadiens, ce qui leur donnera accès aux capitaux étrangers.

Je vous donne un exemple. Si vous vivez à Sudbury, une fois la fusion accomplie, vous n'aurez qu'un seul moyen d'aller à Toronto. Ce sera le nouveau transporteur principal, puisque les deux seules compagnies qui relient Sudbury et Toronto sont Air Canada et Canadien.

Si vous vivez à Sudbury et que vous voulez aller à New York après la fusion, vous pourrez prendre Air Canada pour aller de Sudbury à Toronto et de Toronto à New York. Ce que nous suggérons, c'est que le transporteur limité au marché intérieur du Canada pourrait vous amener de Sudbury à Toronto, et qu'ensuite de Toronto à New York vous pourriez prendre la liaison de TWA ou de United ou de Northwest ou d'une compagnie quelconque. Le client aurait donc le choix.

Encore une fois, je ne suis pas inquiet en ce qui concerne le trafic transfrontalier car nos transporteurs canadiens se portent très bien dans ce domaine. Ce qui m'inquiète, ce sont les trajets intérieurs. Pour garantir une concurrence raisonnable, nous proposons cette idée d'un transporteur exclusivement limité au marché canadien.

Les Australiens ont un modèle analogue qui fonctionne très bien.

Le sénateur Forrestall: J'ai justement examiné ce modèle il y a tout juste quelques mois.

Je suis en train d'imaginer un scénario qui associerait les DC-9 qu'Air Canada garde en réserve et la proposition de créer une ligne intérieure au Canada. Est-ce que ce serait la base de la compagnie aérienne à laquelle vous songez?

M. von Finckenstein: Aux entrepreneurs de choisir les avions qu'ils veulent utiliser et de décider à qui ils veulent les acheter.

Dans l'une de nos recommandations, nous mentionnons une condition qui pourrait être imposée lors de la fusion, étant donné qu'il y aura des avions excédentaires. Si Air Canada et Canadien fusionnent, il y aura des avions en trop puisqu'on rationalisera le service. Ces avions seront accrédités pour une utilisation au Canada, et cetera. Au lieu de les garer dans le désert ou de les vendre ailleurs, on pourrait peut-être les vendre à des Canadiens qui seraient prêts à les acheter et une nouvelle compagnie ou une compagnie déjà existante aurait un droit de premier refus. Naturellement, ces acheteurs devraient payer ces avions à leur juste valeur marchande, mais il faudrait leur donner cette possibilité.

Le sénateur Forrestall: Vous pensez qu'il vaudrait mieux que le transporteur principal ne soit pas propriétaire de cette nouvelle compagnie? Est-ce que c'est important à votre avis?

Mr. von Finckenstein: I would suggest that it definitely not be owned by the dominant carrier. The whole idea is to get away from the dominant carrier and to create some competition.

Senator Forrestall: To create competition. That is fine. You could have said that in one sentence.

Mr. von Finckenstein: You got there much faster than I did.

Senator Spivak: Concerning the Canada-only carrier proposal, why could this not be Canadian? Then you would not have to go through the merger. You would not need all of that, if the government would institute this sort of a policy.

Mr. von Finckenstein: There is nothing to stop anyone from setting that up today. Any Canadian who wants to set up an airline that only flies in Canada can do that. There is no prohibition whatsoever.

Senator Spivak: We have an existing situation. That is what I am asking you. The existing situation is that you have two merger proposals and a huge poison pill fight between international carriers. What would your opinion be if the government wanted to institute this policy and use Canadian as the domestic carrier?

Mr. von Finckenstein: You mean Canadian Airlines; I thought you meant a Canadian entrepreneur.

Senator Spivak: Canadian Airlines, that is what I am talking about. Would that not achieve the same purpose?

Mr. von Finckenstein: Senator, you are now asking me to comment on the specific merger transaction.

Senator Spivak: Are you not allowed to comment?

Mr. von Finckenstein: I am certainly allowed to comment. What I am saying is that I cannot speak knowledgeably about it because I have not been allowed to examine it.

It may well be that because of restructuring you could have a pared-down Canadian Airlines who flies within Canada and gives domestic competition to Air Canada.

Senator Spivak: In a previous tribunal decision, the Competition Bureau said that regional airlines could never give enough competition, even if they expanded, to the dominant carrier, if you had a dominant carrier. That was in 1994, I believe. How is this different?

Mr. von Finckenstein: We are not talking about regional carriers. We are talking about a carrier that would fly across the country.

Senator Spivak: It is a regional carrier, in that it flies all across Canada while others do transborder.

M. von Finckenstein: Je crois qu'il ne faudrait surtout pas que cette compagnie appartienne au transporteur principal. Tout le but de l'exercice, c'est de prendre des distances par rapport au transporteur principal et de susciter de la concurrence.

Le sénateur Forrestall: Susciter de la concurrence. Très bien. Vous auriez pu le dire en une phrase.

M. von Finckenstein: Vous y êtes arrivé beaucoup plus vite que moi.

Le sénateur Spivak: À propos de cette proposition de transporteur exclusivement limité au territoire canadien, pourquoi cette compagnie ne pourrait-elle pas être la compagnie Canadien? Dans ce cas, on n'aurait pas besoin de fusionner les deux compagnies. Ce serait inutile si le gouvernement adoptait cette politique.

M. von Finckenstein: Rien n'empêche qui que ce soit de le faire tout de suite. N'importe quel Canadien qui veut monter une compagnie aérienne pour desservir le Canada uniquement peut le faire. Il n'y a aucune interdiction à cela.

Le sénateur Spivak: Nous sommes confrontés à une certaine réalité, et c'est de cela que je vous parle. La réalité actuelle, c'est qu'il y a deux propositions de fusionnement et une gigantesque lutte sans merci entre deux transporteurs internationaux. Je vous demande ce que vous penseriez de l'idée que le gouvernement décide de désigner la compagnie Lignes aériennes Canadien International comme transporteur intérieur?

M. von Finckenstein: Vous vouliez parler de Canadien; j'avais cru comprendre que vous parliez d'un entrepreneur canadien.

Le sénateur Spivak: Oui, c'est de la compagnie Lignes aériennes Canadien International que je parle. Est-ce qu'on n'atteindrait pas le même but?

M. von Finckenstein: Vous me demandez de me prononcer sur la transaction particulière en cours.

Le sénateur Spivak: Vous n'avez pas le droit de faire de commentaires à ce sujet?

M. von Finckenstein: Si, je peux faire des commentaires. Ce que je dis, c'est que je ne suis pas en mesure de porter un jugement éclairé puisque je n'ai pas été autorisé à examiner cette transaction.

Il n'est pas impossible que la restructuration débouche sur une compagnie Canadien plus resserrée qui volerait au Canada uniquement et qui concurrencerait Air Canada sur le marché intérieur.

Le sénateur Spivak: Lors d'une précédente décision, le Bureau de la concurrence a dit que les compagnies régionales ne seraient jamais capables de concurrencer suffisamment le transporteur principal, même si elles se développaient. Je crois que c'était en 1994. La situation a-t-elle changé?

M. von Finckenstein: Nous ne parlons pas de transporteurs régionaux. Nous parlons d'un transporteur qui desservirait la totalité du territoire national.

Le sénateur Spivak: C'est un transporteur régional dans la mesure où il dessert tout le Canada alors que d'autres desservent des destinations à l'étranger.

Mr. von Finckenstein: That is why we are suggesting that these Canada-only carriers would be free of any ownership restriction. They may have a parent who has the muscle, the expertise, and the marketing intelligence to give good competition to the dominant carrier.

Senator Kirby: I should like to begin with a couple of general policy questions and then move into the specifics of your letter.

By the way, may I say that you and your staff, in generating that 32-page letter, did an unbelievable job in a relatively short period of time. You are to be commended for that.

We just had witnesses from Transport 2000 give their presentation. Largely, they are an affiliated group, which is the air passenger organization. They argued for, in the case of movement to one dominant airline, a return to a cost-based, rate-of-return regulatory system, at least in those markets where there was clearly a relatively small amount of competition, which, presumably, would, at the very least, be the small places in the country. I asked them philosophically how they compared that with your approach, which is essentially trying to find market-type mechanisms. They maintained their position. Would you care to comment on that approach?

The two philosophical approaches governments have used have been rates of return, on the one hand, and market forces, on the other. We now have a knowledgeable group arguing for an approach that is totally different from yours.

Mr. von Finckenstein: It will not surprise you that I am not in favour of reregulation. What we must do, and what we suggested in our letter, is set the conditions so that there will be the possibility of competition. Even if we have a merger resulting in a dominant carrier, we could put the safeguards in place in terms of predatory behaviour, access to airports, the commission overrides, and all the other things we mentioned. The reason for this is so that the dominant carrier cannot take undue advantage of their position.

Going back to reregulation just encourages inefficiency. If you have a guaranteed rate of return, why would you improve service, why would you try to find a better way of doing business? The demonstration in any industry that you care to look at that has been deregulated are the tremendous efficiencies that have been released, the innovation that has followed. If you look at the telephone industry, for many years it was regulated. When you think of the rate of long-distance calling now compared to what it was 10 years ago when we had regulation, and what the rate of return was, it is a no-brainer.

Senator Kirby: You would argue that even the movement to a dominant carrier is not sufficient to cause you to rethink the merits of reregulation?

M. von Finckenstein: C'est pour cela que nous suggérons que ces transporteurs exclusivement limités au territoire canadien ne soient pas soumis à des restrictions de propriété. Ils pourraient très bien être sous le contrôle d'une entreprise disposant de la puissance, de la compétence et de l'expertise en commercialisation nécessaires pour concurrencer efficacement le transporteur principal.

Le sénateur Kirby: Je voudrais commencer par une ou deux questions de politique générale et passer ensuite aux détails de votre lettre.

Au fait, permettez-moi de vous dire que vos collaborateurs et vous-même avez fait un travail fantastique en rédigeant cette lettre de 32 pages en relativement peu de temps. Cela mérite vraiment des félicitations.

Nous venons d'entendre les témoins de Transport 2000. En gros, c'est un groupe affilié, l'organisation des voyageurs aériens. Ils ont recommandé, dans le cas de la mise en place d'une compagnie aérienne principale, le retour à une forme de réglementation fondée sur les coûts et le taux de rendement, au moins pour ce qui est des marchés où la concurrence est relativement limitée, c'est-à-dire au moins les petites collectivités. Je leur ai demandé comment en théorie ils compareraient leur proposition à la vôtre, qui consiste essentiellement à trouver les mécanismes dérivés du marché. Ils ont maintenu leur position. Pourriez-vous nous en parler?

Les deux principes théoriques que les gouvernements ont utilisés ont été les taux de rendement d'un côté et les forces du marché de l'autre. Nous avons ici un groupe de personnes éclairées qui recommandent une démarche totalement différente de la vôtre.

M. von Finckenstein: Vous ne serez pas étonné de m'entendre dire que je suis contre un retour à la réglementation. Ce qu'il faut faire, comme nous le disons dans notre lettre, c'est créer des conditions qui permettront une concurrence. Même si nous aboutissons à une fusion qui se traduira par l'existence d'un transporteur dominant, nous pourrions mettre en place des garde-fous concernant les prix d'éviction, l'accès aux aéroports, les surprimes et tous les autres problèmes que nous avons mentionnés, pour empêcher le transporteur principal de profiter injustement de sa situation.

Un retour à la réglementation ne ferait que favoriser l'inefficacité. Si vous avez un taux de rendement garanti, pourquoi vous donner la peine d'améliorer vos services, de mieux gérer vos affaires? Quelle que soit l'industrie, la déréglementation a donné lieu à d'énormes gains d'efficacité et à beaucoup d'innovation. Si vous prenez le secteur des communications téléphoniques, il a été réglementé pendant de nombreuses années. Si vous comparez le tarif actuel des appels interurbains à ce qu'il était il y a 10 ans quand le téléphone était réglementé et quel était le taux de rendement, vous en avez la preuve.

Le sénateur Kirby: Diriez-vous que même si nous nous retrouvons avec un transporteur dominant, cela ne suffirait pas à vous faire envisager un retour à la réglementation?

Mr. von Finckenstein: No. It calls for special safeguards. For instance, one of the things we suggested in our letter is a special regime to deal with predatory pricing. Someone as dominant as this carrier will be, having 80 per cent of the traffic, can throw its weight around and drive people out of business quickly. Therefore, special mechanisms are needed.

Senator Kirby: I should like to know on the basis of your experience if you can give me an illustrative example where this works, where you have a case of a holding company owning two subsidiaries, or a parent owning a subsidiary, where there is genuine competition between the two subsidiaries of the same holding company or the parent subsidiary. Do you have any example that you can think of where there is effective competition between those two companies?

Mr. Raymond Pierce, Deputy Commissioner of Competition, Competition Bureau, Industry Canada: In competition law, we would consider that that is one entity and that they are not competing with each other. They are not independent entities competing with each other. They are controlled by the same person.

Senator Kirby: From your point of view, the notion of whether it is two or three, as some people have proposed — I am staying away from the specific example — all owned by the same company, it is essentially one company and, therefore, they cannot by any reasonable interpretation be deemed to be competing with each other.

Mr. Pierce: Exactly.

Senator Kirby: I will move on to a couple of your specifics. First, I wish to ask you a question about the modified sixth freedom. I referred to it as the “modified cabotage” when I spoke to the minister last night, on the grounds that it was not carrying a Canadian directly from one Canadian city to another, that it was carrying it over an U.S. hub. I understand that you are not pleased with that description; therefore, I am happy to give you right of rebuttal.

Mr. von Finckenstein: If you call that quasi-cabotage, then you can say that Boeing is actually quasi-stealing. It is something quite different. We are not talking here about taking people from one place in Canada to another. That is what cabotage is and that is what the term means. That is how it is used. We are talking here about an existing right. I keep coming back to the example of Northwest Airlines. If you wish to go to Calgary, there is nothing preventing you from doing exactly that. I checked it, I know the price, the plane is there and you can fly tomorrow morning to Calgary via Minneapolis. Northwest, however, cannot market it as one and does not market it as one and so right now it is more expensive than flying Air Canada.

Senator Kirby: When you say “market” I believe I know what you mean; however, it is important to have this on the record. “Market”, to the layperson, implies advertise. What you mean is that they cannot price it as a through flight?

M. von Finckenstein: Non. Il faut des garanties spéciales. Par exemple, nous avons notamment suggéré dans notre lettre un régime spécial pour éviter les prix d'éviction. Un transporteur aussi dominant pourra, en accaparant 80 p. 100 du marché, évincer rapidement ses concurrents. Il faut donc des mécanismes spéciaux.

Le sénateur Kirby: Compte tenu de votre expérience, pourriez-vous me donner un exemple de situation où une société de portefeuille possède deux filiales ou encore une maison mère possède une filiale et où il existe une concurrence réelle entre les deux entités? Pourriez-vous citer un exemple de concurrence efficace entre deux sociétés de ce genre?

M. Raymond Pierce, sous-commissaire de la concurrence, Bureau de la concurrence, Industrie Canada: Aux termes de la Loi sur la concurrence, nous considérerions qu'il s'agit d'une seule entité et que les deux sociétés ne se concurrencent pas mutuellement. Il ne s'agit pas d'entités indépendantes qui se concurrencent. Elles sont sous le contrôle de la même personne.

Le sénateur Kirby: Selon vous, qu'il s'agisse de deux ou trois sociétés, comme certains l'ont proposé — je m'éloigne de l'exemple précis dont il est question —, qui appartiennent toutes à la même compagnie, il s'agit d'une seule entité et on ne peut pas considérer qu'elles se concurrencent.

M. Pierce: Exactement.

Le sénateur Kirby: Je vais passer à certaines de vos recommandations. Je voudrais tout d'abord vous poser une question au sujet de la sixième liberté modifiée. C'est ce que j'ai qualifié de «cabotage modifié» lorsque j'ai parlé au ministre hier soir en ce sens qu'il ne s'agit pas de transporter un voyageur canadien directement d'une ville canadienne à une autre, mais en le faisant passer par une plaque tournante aux États-Unis. Je sais que vous n'êtes pas satisfait de cette description et c'est donc avec plaisir que je vous laisserai faire une mise au point.

M. von Finckenstein: Si vous qualifiez cela de quasi-cabotage, vous pouvez dire que Boeing se livre à du quasi-vol. Ce n'est pas du tout la même chose. Il n'est pas question ici de transporter des passagers d'une ville à l'autre du pays. C'est ce qu'on appelle le cabotage. C'est dans ce sens que cette expression est utilisée. Il est question ici d'un droit existant. J'en reviens à l'exemple de Northwest Airlines. Si vous voulez aller à Calgary, rien ne vous empêche de le faire. J'ai vérifié, je connais le prix, il y a un avion qui peut me conduire demain matin de Calgary en passant par Minneapolis. Néanmoins, Northwest ne peut pas commercialiser ce vol comme une seule et même destination et elle ne le fait pas si bien que cela revient plus cher que de prendre Air Canada.

Le sénateur Kirby: Lorsque vous parlez de «commercialiser», je crois comprendre ce que vous voulez dire, mais il est important de le préciser. Pour le profane, la commercialisation sous-entend la publicité. Vous voulez dire que la compagnie ne peut pas offrir cette destination comme un vol direct?

Mr. von Finckenstein: More important is that when you go to a travel agent and say that you wish to go to Calgary from Montreal, it does not show up. It shows up as a flight to Minneapolis. You must go to a different screen to see the flight from Minneapolis to Calgary.

Senator Kirby: May I suggest to you a better example, because you can go directly from here to Calgary. A better example is Edmonton, which cannot be reached directly. You must change planes somewhere, or, at the very least, you must stop in Calgary or change in Winnipeg. You can go non-stop Minneapolis to Edmonton, because I have done that.

What you are saying is that if a passenger must change planes somewhere, that passenger should have the right to opt to make that change in an U.S. city rather than a Canadian city?

Mr. von Finckenstein: The comparison is that you can fly directly from Montreal to Calgary, or you can go via Minneapolis if you have the modified sixth freedom. It is more inconvenient, it takes more time; however, it may be cheaper. You may make the choice of which one you want.

Senator Kirby: You might be willing to take more time to get a lower price.

On page 23 of your letter, you talk about developing a more pro-competitive international air policy. Typically, as I understand it, international policies are developed largely on the basis of international negotiations. Of the points you list on page 23 and the top of page 24, how many of those could be done unilaterally by Canada, as opposed to having them as the result of an international agreement?

Mr. Richard Annan, Commerce Officer, Competition Bureau, Industry Canada: I believe the ones that are imposed by us unilaterally relate to, for example, a rule that we do not designate a second carrier.

Senator Kirby: The 300,000 passenger?

Mr. Annan: The 300,000-passenger rule. That is point number one.

Senator Kirby: Where does that come from?

Mr. Annan: It was developed as a part of the ministerial air policy.

Senator Kirby: There is some basis in theory and some in fact?

Mr. Annan: As you know, we had this division of the world policy between Air Canada and Canadian, and there was some dispute about when can you designate the other carrier to those markets. This was the rule that was adopted.

Second, there are a number of bilateral agreements where we have the right to designate a second carrier; however, that has not been utilized. We are suggesting that where we have that right to award a second designation, essentially we use that. That should

M. von Finckenstein: C'est surtout que, si vous allez dans une agence de voyage pour demander un vol de Calgary à Montréal, cette possibilité n'apparaîtra pas à l'écran. On annoncera un vol pour Minneapolis. C'est seulement sur un écran différent que vous verrez le vol de Minneapolis à Calgary.

Le sénateur Kirby: Puis-je vous suggérer un meilleur exemple, car on peut se rendre directement d'ici à Calgary. Un meilleur exemple est celui d'Edmonton qu'on ne peut atteindre directement. Il faut changer d'avion quelque part ou, tout au moins, faire escale à Calgary ou une correspondance à Winnipeg. On peut se rendre sans escale de Minneapolis à Edmonton, car je l'ai fait.

Ce que vous dites, c'est que si un voyageur doit changer d'avion quelque part, il devrait avoir le droit de faire cette correspondance dans une ville américaine plutôt que dans une ville canadienne?

M. von Finckenstein: Il est possible de se rendre directement de Montréal à Calgary, ou, si on a la sixième liberté modifiée, on peut passer par Minneapolis. C'est moins pratique, cela prend plus de temps, mais cela coûte peut-être moins cher. Cela permet d'avoir un choix.

Le sénateur Kirby: On est peut-être prêt à prendre plus de temps pour profiter d'un prix moins élevé.

À la page 23 de votre lettre, vous parlez d'élaborer une politique aérienne internationale qui encourage davantage la concurrence. Typiquement, si j'ai bien compris, les politiques internationales sont élaborées en grande partie à la suite de négociations internationales. Parmi les mesures que vous avez énumérées à la page 23 et en haut de la page 24, combien pourraient être prises unilatéralement par le Canada plutôt qu'à la suite d'une entente internationale?

M. Richard Annan, agent de commerce, Bureau de la concurrence, Industrie Canada: Je crois que les mesures que nous pouvons imposer unilatéralement dépendent, entre autres, de la règle nous interdisant de désigner un deuxième transporteur.

Le sénateur Kirby: Les 300 000 passagers?

M. Annan: La règle des 300 000 passagers. C'est la première chose.

Le sénateur Kirby: D'où vient cette règle?

M. Annan: Elle a été établie dans le cadre de la politique aérienne ministérielle.

Le sénateur Kirby: Elle a un fondement dans la théorie et dans la pratique?

M. Annan: Comme vous le savez, nous avons une politique selon laquelle le monde était divisé entre Air Canada et Canadien, et il y a eu un litige pour ce qui est de savoir à quel moment il est possible de désigner l'autre transporteur pour ces marchés. C'est la règle qui a été adoptée.

Deuxièmement, il y a un certain nombre d'ententes bilatérales qui nous donnent le droit de désigner un second transporteur; cela n'a cependant pas été utilisé. Nous disons que là où nous avons le droit d'attribuer une seconde désignation, c'est ce que nous

be used even if the second carrier would only co-chair services that would help support competition.

In addition, we also have a use-it-or-lose-it policy, to which we are suggesting some modifications, to make it more pro-competitive.

Senator Kirby: You are saying that all of those things can be done without international agreement?

Mr. Annan: Yes.

Senator Kirby: On your Canada-only carrier policy, you referred in your statement, Mr. von Finckenstein, to the Australian example. I assume Ansett is the example you are using.

Mr. von Finckenstein: Right.

Senator Kirby: I understood, and I may be misinformed, that Ansett was only permitted to be 49 per cent foreign owned. Is that wrong? Was that when it began?

Mr. Annan: The Ansett structure, as it now stands, is as follows: There is an Ansett holding company, 50 per cent of which is owned by Air New Zealand, and 50 per cent of which is owned by News Corp.

Senator Kirby: News Corp is Murdoch?

Mr. Annan: Right. We understand that Singapore Airlines has expressed interest in buying the other 50 per cent at the holding company level. Below that level, there are two separate companies: Ansett Australia, which only flies within Australia and which is the analogue that we are talking about; and Ansett International, which has international services.

Senator Kirby: Take the current 50/50 model. Is the 50 per cent owned by Air New Zealand capped by the government, or is it just that that is the business deal they struck with Murdoch? In other words, could Air New Zealand buy out Murdoch?

Mr. Annan: There would have to be a modification, in the sense that they could buy 100 per cent of Ansett Australia but they would not be able to get more than 49 per cent of Ansett International.

Senator Kirby: That is the piece I missed. The 49 per cent in fact only applies to a portion of Ansett and not the whole.

Mr. Annan: Concerning international services, you still have to be Australian-controlled for their bilateral obligations; but for domestic-only services, that does not apply.

Senator Kirby: You should know, by the way, that the Consumers' Association of Canada also testified before us today, and they very much like your proposal, in part because they use Australia as not a bad model for a number of their other issues. To buttress your arguments, you may want to get their testimony today.

faisons essentiellement. C'est ce qu'on devrait faire même si le second transporteur ne coprésidé que les services qui aideraient à appuyer la concurrence.

Par ailleurs, nous avons également une politique de péremption, à laquelle nous proposons des modifications, afin qu'elle encourage davantage la concurrence.

Le sénateur Kirby: Vous dites que toutes ces choses peuvent être faites sans conclure d'entente internationale?

M. Annan: Oui.

Le sénateur Kirby: En ce qui concerne votre politique du transporteur limité au Canada, dans votre déclaration, monsieur von Finckenstein, vous avez cité l'exemple australien. Je suppose qu'Ansett est l'exemple que vous utilisez.

M. von Finckenstein: C'est exact.

Le sénateur Kirby: Je croyais comprendre, et je suis peut-être mal informé, qu'Ansett ne pouvait avoir que 49 p. 100 de participation étrangère. Est-ce que je me trompe? Est-ce à ce moment-là que cela a commencé?

M. Annan: La structure d'Ansett est la suivante à l'heure actuelle: il y a une société de portefeuille Ansett dont 50 p. 100 appartient à Air New Zealand et 50 p. 100 à News Corp.

Le sénateur Kirby: News Corp est Murdoch?

M. Annan: C'est exact. Nous croyons comprendre que Singapore Airlines s'est montrée intéressée à acheter l'autre 50 p. 100 au niveau de la société de portefeuille. En dessous de ce niveau, il y a deux sociétés distinctes: Ansett Australia, qui ne dessert que l'Australie et qui est semblable à ce dont nous parlons; et Ansett International, qui offre des services internationaux.

Le sénateur Kirby: Prenons le modèle actuel de 50/50. Est-ce que les 50 p. 100 dont Air New Zealand est propriétaire constituent une limite imposée par le gouvernement ou est-ce tout simplement la transaction d'affaires qu'ils ont conclue avec Murdoch? En d'autres termes, Air New Zealand pourrait-il acheter la part de Murdoch?

M. Annan: Il devrait y avoir une modification, en ce sens qu'ils pourraient acheter 100 p. 100 d'Ansett Australia mais ne pourraient obtenir plus de 49 p. 100 d'Ansett International.

Le sénateur Kirby: C'est ce qui manquait. Les 49 p. 100 ne s'appliquent en fait qu'à une portion d'Ansett et non pas à l'ensemble de la société.

M. Annan: En ce qui concerne les services internationaux, la société doit être contrôlée par des intérêts australiens en raison des obligations bilatérales; mais pour les services intérieurs seulement, cela ne s'applique pas.

Le sénateur Kirby: Vous devriez savoir, au fait, que des représentants de l'Association des consommateurs du Canada ont également témoigné devant notre comité aujourd'hui et ont dit qu'ils aiment beaucoup votre proposition, en partie parce qu'ils utilisent l'Australie comme un modèle qui n'est pas mauvais pour un certain nombre d'autres questions. Pour étayer vos arguments,

Concerning the length of the merger review process, in the minister's statement, he talked about the three steps, and then he made a statement that talks about the length of time. The statement says that all three tracks — yours being one, the agency's being a second, and the government's being the third — will be conducted as expeditiously as possible with due regard to the financial health of the companies involved.

Do you have any sense of how long it would take you to do the merger review process outlined in the minister's statement once a particular proposal was before you?

Mr. von Finckenstein: The minister's statement really suggests a three-key approval process, very analogous to what is involved with the banks where the Minister of Finance has to approve and we have to approve. Here it would be the minister and ourselves.

If it is a healthy carrier, and we do a full review, it would take us somewhere around four to five months.

If we are talking about a failing firm, meaning one that is bankrupt or nearly bankrupt, then you really have only one issue to examine, which is to determine what is the best way of using these assets. It may be through a merger, or it may be that there is there a better way that they can be reused, perhaps through a restructuring, with or without bankruptcy, and who are the people likely to pick it up. If it is a failing firm, I would think it would take us six to eight weeks maximum.

Senator Kirby: I realize you have not looked at the books, but on the basis of the public information available, your guess would be that this would more likely fall into the failing firm category?

Mr. von Finckenstein: If you believe the statement of the president of Canadian Airlines, that would seem to be the case; but, as I say, I have not looked at it.

Senator Kirby: I realize you do not have the evidence.

Mr. von Finckenstein: When someone is talking about running out of cash, it sounds as though that business is failing.

Senator Kirby: Yes, it certainly moves it in that direction.

My next questions deals with your predatory pricing power, which is outlined on pages 29 and 31 of your letter. I understand why the letter deals only with the airline industry, because that is all you were asked to comment on in this letter. In other appearances you have made before the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, we have had an opportunity to discuss this general policy area.

If the government decides to proceed in this direction — and indeed the minister's statement indicates that the government is prepared to — what is your reaction to giving you that power, not

vous voudrez peut-être prendre connaissance de leur témoignage d'aujourd'hui.

En ce qui concerne la durée du processus d'examen de la fusion, dans sa déclaration, le ministre parle de trois étapes et il fait ensuite une déclaration au sujet de la durée du processus. Il dit que les trois étapes, la vôtre étant la première, celle de l'agence, la deuxième et celle du gouvernement, la troisième, seront suivies le plus rapidement possible en tenant compte de la santé financière des sociétés en question.

Avez-vous une idée du temps que prendra ce processus d'examen dont parle le ministre dans sa déclaration lorsque vous recevrez une proposition en particulier?

M. von Finckenstein: Dans sa déclaration, le ministre propose en réalité un processus d'approbation en trois volets, un processus qui est très semblable à celui qui est utilisé dans le cas des banques lorsque le ministre des Finances doit donner son approbation et nous devons donner la nôtre. Ici, ce serait le ministre et nous-mêmes.

S'il s'agit d'un transporteur dont la situation financière est saine, il nous faudrait entre quatre et cinq mois pour faire un examen complet.

S'il s'agit d'une entreprise qui est en sérieuse difficulté, c'est-à-dire qui est en faillite ou près de la faillite, alors il n'y a qu'une question à examiner, c'est-à-dire qu'il faut déterminer quelle est la meilleure façon d'utiliser ces actifs. Cela pourrait être une fusion, ou peut-être qu'il y aurait une meilleure façon de les réutiliser, notamment grâce à une restructuration, avec ou sans faillite, et il faudrait déterminer qui serait en mesure de reprendre l'affaire. Si c'est une entreprise qui est en difficulté, je pense qu'il nous faudrait tout au plus de six à huit semaines.

Le sénateur Kirby: Je sais que vous n'avez pas examiné les livres, mais d'après l'information qui est disponible, diriez-vous qu'il s'agit là d'un cas qui tombe dans la catégorie d'une entreprise en sérieuse difficulté?

M. von Finckenstein: Cela semble être le cas, d'après ce qu'a dit le président des Lignes aériennes Canadien International; mais, comme je l'ai dit, je n'ai pas examiné le dossier.

Le sénateur Kirby: Je sais que vous n'avez pas les renseignements.

M. von Finckenstein: Lorsque quelqu'un dit qu'il n'a plus de comptant, j'en déduis que l'entreprise est en sérieuse difficulté.

Le sénateur Kirby: Oui, elle semble certainement se diriger vers la faillite.

Mes questions suivantes portent sur votre pouvoir en matière de prix d'éviction dont il est question aux pages 29 et 31 de votre lettre. Je comprends la raison pour laquelle la lettre ne concerne que l'industrie des lignes aériennes, car c'est seulement de ce secteur qu'on vous a demandé de parler dans cette lettre. Lors d'autres comparutions devant le comité sénatorial permanent des banques et du commerce, nous avons eu l'occasion de nous entretenir avec vous de cette politique en général.

Si le gouvernement décide d'aller dans cette direction — et effectivement, la déclaration du ministre indique que le gouvernement est prêt à le faire —, quelle est votre réaction si on

merely restricted to the airline industry but, in fact, as a general power of the Competition Bureau vis-à-vis all industries?

Mr. von Finckenstein: It is an interesting thought. I would say that is something that could certainly be done. The reason we suggest it here is that, under the civil provision we are talking about here, to establish predatory pricing you have to establish first that there is dominance. In this case, it is not very difficult to establish dominance if one company has 85 per cent of the airline traffic in this country. In most other cases, that is an important issue: Is there dominance?

The second issue is this: Are they taking steps to drive someone out of business or are they just competing fiercely? It is a very tough call to make. This provision undoubtedly would help. We have drafted it airline-specific, and we have also suggested that there be power to define by regulations acts that in the airline context would be considered predatory. If you make it generic, then that ability to define certain acts as being predatory pricing would have to be made generic as well.

Senator Kirby: I realize that. Your response was that you found it an interesting thought, which was a careful answer.

Let me tell you why I say that. You know the trouble you had getting your act amended the last time. It hung around here for two or three years, or longer. I am really trying to understand whether there is something absolutely unique about the airline industry that says this is where you ought to have the power, or, given the views that many of us have that you do not have enough power to act effectively at the present moment, whether, if one is going to amend the act anyway, and all of the aggravation that will cause you and us, one should not do it right. My definition of "right" would be to expand it beyond airlines. I am trying to understand whether, in fact, from your point of view that actually makes sense.

Mr. von Finckenstein: It makes sense.

Let me put two points on the table. First, I hate to raise expectations that cannot be met. If you have an industry that is not dominant, if you have many players, you cannot use it because section 79 suggests that you have to be faced with a situation where you have a dominant player trying to prey on the other competitors. If you make it generic, you might give rise to the expectation that it can be used in other situations where it cannot be.

You asked me what is specific about the airline industry. There are two things. First, it is a network industry. They are interconnected through the reservation system. They have tremendous information about what everybody is doing and what they are charging, and so on. Second, it is a mobile industry. You can shift your assets quickly. Therefore, you if start a new airline

vous donne ce pouvoir, qui ne serait pas limité à l'industrie aérienne mais, en fait, qui serait un pouvoir général du Bureau de la concurrence vis-à-vis de toutes les industries?

M. von Finckenstein: C'est une idée intéressante. Je dirais que c'est certainement quelque chose qui pourrait être fait. La raison pour laquelle nous le proposons ici, c'est que, aux termes de la disposition civile dont nous parlons ici, pour établir qu'un prix d'éviction est pratiqué, il faut établir d'abord qu'il y a dominance. Dans ce cas-ci, il n'est pas très difficile d'établir qu'il y a dominance lorsqu'une société a 85 p. 100 du trafic aérien au pays. Dans la plupart des autres cas, c'est une importante partie du travail.

Voici la deuxième question: Les sociétés prennent-elles des mesures pour éliminer leurs concurrents du marché ou exercent-elles simplement une concurrence féroce? C'est une décision difficile à prendre. Cette disposition nous serait sans doute très utile pour cela. Nous l'avons rédigée tout spécialement pour les lignes aériennes et nous avons également proposé que soit conféré le pouvoir de définir, par règlement, quels sont les actes qui seraient jugés prédateurs dans le cas des sociétés aériennes. Si la disposition est d'application générale, la capacité de juger prédateurs certaines méthodes d'établissement des prix devra également être générale.

Le sénateur Kirby: Je comprends cela. Vous dites dans votre réponse que c'est une idée intéressante. C'est une réponse prudente.

Je vais vous expliquer pourquoi. Vous connaissez les difficultés que nous avons eues la dernière fois que nous avons modifié votre loi. Il a fallu deux à trois ans, sinon davantage. Je me demande si le transport aérien possède des caractéristiques si particulières qu'il faille déterminer où doivent être consentis les pouvoirs ou si, comme nous sommes nombreux à en être persuadés, vous n'avez pas suffisamment de pouvoir à l'heure actuelle pour agir de façon efficace. Compte tenu de ce que la loi sera modifiée de toute façon et compte tenu des difficultés que cela vous posera à vous et à nous, il faudrait peut-être s'assurer d'apporter les bonnes modifications. Quand je parle de «bonnes modifications», j'entends par là des modifications qui dépasseraient le simple transport aérien. Je me demande si cela vous semble logique, dans votre perspective.

M. von Finckenstein: C'est logique.

J'ajouterais deux choses. Premièrement, je déteste créer des attentes irréalisables. Dans une industrie où il n'existe pas de transporteur dominant, où il y a de nombreux intervenants, la disposition ne pourrait pas s'appliquer car d'après l'article 79, la disposition ne s'applique qu'aux situations où un transporteur dominant essaie de nuire à ses concurrents. En rendant la mesure générale, vous pourriez laisser entendre que la disposition pourrait s'appliquer à d'autres cas, alors que ce serait faux.

Vous m'avez demandé ce que le transport aérien a de particulier. Il a deux caractéristiques spéciales. Premièrement, c'est une industrie de réseau. Tous les transporteurs sont interreliés par le système de réservations. Les transporteurs possèdent énormément de renseignements sur ce que font les autres, sur les tarifs, et cetera. Deuxièmement, c'est une industrie mobile. Les

that has flights between Thunder Bay and Toronto, it is simple for Air Canada to put extra capacity on that route and kill you even before we can finish our investigation. That is why these specific powers of cease and desist are there, so the activity can be stopped while we investigate.

Senator Kirby: That is a rather qualified response to my question.

Mr. von Finckenstein: Let me unqualify it. Yes, there is no question about it, you could apply it generically. I would love it. What I am saying is that we must ensure that we do not raise the expectation that this is a panacea for all problems.

Senator Kirby: It is usually politicians who raise the expectations and then you have to deal with them.

Mr. von Finckenstein: Exactly.

Senator Kirby: That is your problem and not ours.

For purposes of our report, could you give us a letter in the next 10 days that indicates the changes that would need to be made in the recommendations on pages 29 to 31 if we were to broaden the power to other industries?

Mr. von Finckenstein: I can certainly do that.

Senator Kinsella: Mr. von Finckenstein, one of the purposes of this committee meeting is to deal with the order that was issued on August 13, because section 47 of the Canada Transportation Act provides that the minister shall cause any order made to be laid before both Houses of Parliament, and that every order so laid before each House of Parliament shall be referred for review to the standing committee designated.

The Senate has designated that this committee examine this matter. Thus, in our report, we will have to comment on the order.

Subsection 47(2) provides that the minister, before recommending an order be made, may consult with any person who the minister considers may be affected by the order. Did the minister consult with you or the officials in your bureau?

Mr. von Finckenstein: I was consulted about a week before the order was made as to the wording of the order and, as to the report that I have issued, whether I would be prepared to issue a report if requested by the minister along the lines that he set out in his letter to me.

Senator Kinsella: Do you consider yourself, as the Commissioner of Competition, a person affected?

Mr. von Finckenstein: The wording of the statute refers to persons engaged in the airline industry.

Senator Kinsella: Has the order affected the ordinary activities of the Competition Bureau?

Mr. von Finckenstein: Clearly. It suspended certain parts of the act.

actifs peuvent être installés ailleurs rapidement. Par conséquent, s'il se créait une nouvelle société aérienne offrant des vols entre Thunder Bay et Toronto, il serait facile pour Air Canada d'ajouter à ses ressources sur ce parcours et de tuer la concurrence avant que nous puissions terminer notre enquête. C'est pour cette raison qu'existent les pouvoirs de renoncer et mettre fin, afin que l'activité puisse être stoppée pendant que nous faisons notre enquête.

Le sénateur Kirby: Votre réponse est loin d'être directe.

M. von Finckenstein: Permettez-moi de la rendre plus directe. Oui, il ne fait aucun doute que la disposition pourrait être d'application générale. J'en serais ravi. Nous devons toutefois nous assurer qu'elle ne laisse pas entendre qu'il s'agit d'une panacée.

Le sénateur Kirby: Généralement, ce sont les politiques qui créent les attentes et c'est vous qui devez les réaliser.

M. von Finckenstein: C'est exact.

Le sénateur Kirby: C'est votre problème, pas le nôtre.

Pourriez-vous, aux fins de notre rapport, nous soumettre dans les 10 prochains jours une lettre annonçant les changements que nous devrions apporter aux recommandations des pages 29 à 31, si nous voulions appliquer ce pouvoir à d'autres industries?

M. von Finckenstein: Bien sûr.

Le sénateur Kinsella: Monsieur von Finckenstein, cette réunion a pour objectif, entre autres, d'examiner le décret pris le 13 août, puisque selon l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada, le ministre fait déposer le décret devant chaque Chambre du Parlement dans les sept premiers jours de séance suivant sa prise et que le décret est renvoyé pour examen au comité permanent désigné à cette fin par le Parlement.

C'est ce comité du Sénat qui a été désigné pour examiner cette affaire. Nous devons donc commenter le décret dans notre rapport.

On peut lire au paragraphe 47(2) qu'avant de recommander un décret aux termes du présent article, le ministre peut consulter les personnes qu'il croit susceptibles d'être touchées par celui-ci. Le ministre vous a-t-il consultés, vous ou les fonctionnaires de votre bureau?

M. von Finckenstein: On m'a consulté une semaine avant la prise du décret au sujet du libellé et au sujet du rapport que j'ai présenté, pour savoir si je serais prêt à préparer un rapport à la demande du ministre, selon ce qu'il avait énoncé dans la lettre qu'il m'avait adressée.

Le sénateur Kinsella: Estimez-vous que vous êtes l'une des personnes touchées par le décret, en votre qualité de commissaire à la concurrence?

M. von Finckenstein: D'après le libellé de la loi, les personnes touchées sont celles qui travaillent dans le secteur du transport aérien.

Le sénateur Kinsella: Le décret a-t-il influé sur les activités courantes du Bureau de la concurrence?

M. von Finckenstein: C'est évident. Il a suspendu l'application de certains articles de la loi.

Senator Kinsella: Did you have a comment to make as to the appropriateness of the issuing of that order, mindful that subsection 47(1) lays out the terms upon which an order could be issued?

Mr. von Finckenstein: Subsection 47(1) calls for the government to make a decision based on — and I do not have the wording in front of me — imminent breakdown of the transportation system, or words to that effect. That is a call that they must make, and that is what they did. It is not for me to question their judgment or the basis on which they made the order.

Senator Kinsella: You did not reflect upon the apprehension of extraordinary disruption being imminent and contrary to the interests of users and operators such that it would impact directly, impede, set aside, or stop.

Mr. von Finckenstein: With all due respect, I read the act differently than you. You see persons affected in section 47. You have the benefit of having it in front of you. I do not have it in front of me at this time. The whole tenor of that section talks about persons affected being the users and suppliers of air transportation. It does not talk about government administrators.

Senator Kinsella: One of the reasons that we invite witnesses is to help the honourable senators on this committee make determinations. One of the matters that this committee will have to consider, and your advice to this committee would be extremely helpful, relates to subsection 47(6), which states that this committee could decide that we would bring forward a resolution directing that the order made under this section be revoked.

Based upon all of the work that you have done now, do you think that this committee ought to give serious consideration to whether or not we should move a resolution to the effect that the orders be revoked so that the Competition Bureau could examine it in the normal manner?

Mr. von Finckenstein: As you know, the order expires on November 11. There was a challenge to the order before the courts, which challenge was discontinued by Air Canada. However, the Attorney General, on behalf of the Government of Canada, laid down the interpretation on behalf of the government. If I may summarize, the position of the Crown was this: The order did suspend the merger notification and the merger review provisions of the competition act. It went further and said that notwithstanding that, and notwithstanding a conditional agreement being approved by the Governor in Council, any resultant merger still must undergo full merger review by the Competition Bureau once the order expires. Therefore, come November 11, there will be full review by my office of whatever merger is on the table.

I do not really see the need in any way to deal with the existing orders or to pass a resolution along the lines that you suggest.

Le sénateur Kinsella: Avez-vous des observations à faire sur l'à-propos de ce décret, compte tenu de ce que les conditions de prise d'un tel décret sont énoncées au paragraphe 47(1)?

M. von Finckenstein: Je n'ai pas le libellé sous les yeux, mais d'après le paragraphe 47(1), le gouvernement doit prendre une décision lorsqu'il y a une perturbation extraordinaire de la bonne exploitation du réseau des transports, pour paraphraser. C'est une décision qui incombe au gouvernement, et c'est ce qu'a fait le gouvernement. Je n'ai pas à mettre en doute le jugement que le gouvernement a porté non plus que les raisons pour lesquelles il a pris le décret.

Le sénateur Kinsella: Vous n'avez pas réfléchi à la question de la crainte d'une perturbation extraordinaire imminente contraire aux intérêts des exploitants et des usagers et qui pourrait provoquer des ralentissements ou des arrêts dans le réseau des transports?

M. von Finckenstein: Je sou mets respectueusement que ma lecture de la loi est différente de la vôtre. Vous parlez des personnes touchées, selon l'article 47. Vous avez la chance d'avoir cet article présentement sous les yeux, ce qui n'est pas mon cas. Ce qu'on dit en gros dans cet article, c'est que les personnes touchées sont les utilisateurs et les fournisseurs du transport aérien. On n'y parle nullement des administrateurs du gouvernement.

Le sénateur Kinsella: Si nous invitons des témoins, c'est pour aider les honorables sénateurs de ce comité à prendre des décisions. L'aide que vous pouvez nous fournir est définie au paragraphe 47(6), dans lequel on peut lire que le comité peut présenter une résolution de révocation du décret.

D'après ce que vous avez fait jusqu'à présent, croyez-vous que notre comité devrait envisager de présenter une résolution afin que les décrets soient révoqués et que le Bureau de la concurrence puisse examiner le dossier selon la procédure normale?

M. von Finckenstein: Comme vous le savez, le décret expire le 11 novembre. Air Canada avait contesté le décret devant les tribunaux, mais a abandonné par la suite sa contestation. Toutefois, le procureur général, au nom du gouvernement du Canada, a défini l'interprétation du décret pour le gouvernement. Permettez-moi de résumer la position de l'État: le décret suspend les dispositions de la Loi de la concurrence en matière de préavis et d'examen des fusions. Plus encore, sans égard à cette disposition et sans égard à un accord conditionnel approuvé par le gouverneur en conseil, toute fusion qui en résulte doit faire l'objet d'un examen complet du Bureau de la concurrence une fois le décret expiré. Par conséquent, mon Bureau entreprendra un examen complet de la fusion, quelle qu'elle soit, à compter du 11 novembre.

Je ne vois aucun besoin de modifier les décrets existants ou d'adopter une résolution comme celle que vous proposez.

Senator Kinsella: If the affected shareholders who will make a determination as to the various offers that are before them decide to accept neither of the proposals, are we still in a situation of the apprehension of an extraordinary disruption that is imminent? Are we in the same situation or in a worse situation or a better situation than we were on August 13, from your point of view?

Mr. von Finckenstein: You are asking the wrong person because I do not have the information. As I told you, I have never been able to look at the books of either Canadian Airlines or Air Canada. I do not know what shape those companies are in, nor would I venture to guess what a failure of Canadian would mean in terms of disruption of the air market. You need to talk to air traffic experts on that.

Senator Kinsella: If the minister decides in 13 days time when the orders runs out that the circumstances of the orders of August 13 are still before him, and if he decides that he would like to give the opportunity that he gave when the order was issued for more play in the private sector outside the purview of the review that normally might be conducted and decides that another new order should be issued, would you have concerns with that?

Mr. von Finckenstein: It is a provision under the law that the government may invoke, assuming the conditions are there. Perhaps the government could do that, and they will be held accountable for it. If they do what you hypothetically suggest, it may well be that it will be challenged, and it would be up to the courts to decide whether there was a proper invocation of that section or not. It is not for me to comment on government action.

Senator Kinsella: Is it typical, Mr. Commissioner, or common practice that stated cases are presented to the Competition Bureau? Do you consider that the letter that you received from the minister on August 30 was sort of a stated case? It was hypothetical, and your views were invited. I agree with my colleague Senator Kirby that it was an excellent response, given the timeline under which you were working. Is that normal practice?

Mr. von Finckenstein: I have a dual role under the act. I am the champion of competition and the guardian of competition. This is my exercise of my championship role. We make submissions as suggestions to all sorts of government bodies, regulatory tribunals, and courts as to what measures to take in order to promote competition. Here, the minister, faced with an imminent restructuring, was concerned that it would be done as pro-competitively as possible. He asked me for my advice, and I gave it to him. That is part of my duties under the act.

Senator Kinsella: Do you feel that the giving of advice in a sort of stated case manner or under a stated case circumstance would in any way compromise the position of the bureau should the bureau down the road be examining or reviewing a proposition in detail?

Le sénateur Kinsella: Si les actionnaires touchés qui choisiront entre les diverses offres qui leur ont été faites refusent les deux propositions, ferons-nous toujours face à une perturbation extraordinaire imminente? La situation est-elle meilleure ou pire que celle du 13 août, d'après vous?

M. von Finckenstein: Ce n'est pas à moi qu'il faut le demander parce que je ne connais pas la réponse. Comme je vous l'ai dit, je n'ai jamais pu examiner les livres des Lignes aériennes Canadien ou d'Air Canada. J'ignore dans quel état sont ces compagnies et je suis incapable non plus de me prononcer quant à savoir si la faillite de Canadien pourrait perturber le marché du transport aérien. Pour cela, il faut vous adresser à des experts en trafic aérien.

Le sénateur Kinsella: Si le ministre décide dans 13 jours, à l'expiration du décret, que la situation qui régnait en date du 13 août existe toujours et s'il décide qu'il aimerait offrir la possibilité qu'il a offerte lorsque le décret a été pris de donner une plus grande marge de manoeuvre au secteur privé hors du cadre de l'examen qui pourrait normalement être effectué et décide qu'il y a lieu de prendre un nouveau décret, est-ce que cela vous préoccuperait?

M. von Finckenstein: C'est une disposition qui existe dans la loi et dont le gouvernement peut se prévaloir, si ces conditions existent. Le gouvernement pourrait le faire et il aurait à s'en expliquer. S'il fait ce que vous décrivez, sa décision risquerait fort d'être contestée et il appartiendrait aux tribunaux de déterminer s'il était dans son droit d'invoquer cette disposition. Il ne m'appartient pas de me prononcer sur les décisions du gouvernement.

Le sénateur Kinsella: Est-il habituel ou courant, monsieur le commissaire, que des exposés de cause soient présentés au Bureau de la concurrence? Estimez-vous que la lettre que vous avez reçue du ministre le 30 août s'apparentait à un exposé de cause? C'était quelque chose d'hypothétique qu'on vous a demandé de commenter. Comme mon collègue le sénateur Kirby, je pense qu'il s'agissait d'une excellente réponse, vu les délais qui pesaient sur vous. Est-ce pratique courante?

M. von Finckenstein: En vertu de la loi, j'ai deux rôles. Je suis à la fois défenseur et protecteur de la concurrence. Je comparais aujourd'hui à titre de défenseur. Nous intervenons en formulant des suggestions auprès de quantité d'organismes gouvernementaux, de tribunaux de réglementation et de cours de justice en ce qui concerne les mesures à prendre pour favoriser la concurrence. Ici, le ministre, aux prises avec une restructuration imminente, tenait à ce que cela se fasse de la façon la plus favorable qui soit à la concurrence. Il m'a demandé des conseils et je les lui ai donnés. Cela fait partie de mes fonctions en vertu de la loi.

Le sénateur Kinsella: Estimez-vous que donner des conseils au moyen de ce qui ressemble à un exposé de cause ou quand il y en a un risque de compromettre la position du Bureau si celui-ci devait plus tard examiner en détail la proposition?

Mr. von Finckenstein: As you can see from the letter, that was one of the concerns we had. We were careful in our recommendations to the extent that they deal with recommendations that could be connected to a merger approval in any way. We were careful to use the subjunctive and qualifiers to make it quite clear that this is looking at it generically. It depends very much on the specific case, and we actually say that, very specifically, at the outset.

Mr. Pierce: That is found in the second paragraph, on page 2, which states:

These recommendations are not a detailed list of terms and conditions for remedying any substantial lessening of competition that results from a particular merger proposal.

Senator Kinsella: I recall reading that, but I also took the sense from the entire letter in that vein. For me, that posed another type of public policy question, namely, whether or not, by having done what they did, they placed the Competition Bureau in somewhat of a conflict situation. Do you have any concerns further to that?

Mr. von Finckenstein: As a bureau, we issue many guidelines and many bulletins to tell people how we examine the act, how we look at things, and so on, so that businesses can conduct themselves in such a way that they will not be in conflict with the act. To some extent, if you want to say that we are showing our hand, I think we should. That is our role. We should be as transparent and as predictable as possible and say, "Section 47 of the act is vague. What does it mean? We think it means this and that." It is the same here. I am saying that if I have to look at a merger review, I will look at such things as regional divestiture. It is clearly an issue that needs to be addressed. The conclusion that we will reach will depend very much on whether such a regional airline would be feasible or viable or whether they are willing to be spun off their purchaser or whether they have the necessary free traffic arrangements, et cetera. Clearly, it is an issue that should be addressed in order to promote competition as a result of restructuring. I do not think I am in conflict here. Basically, I have outlined several issues that anyone who is involved in airline restructuring would have to address in any event.

Senator Kinsella: On page 28 of your letter, you make the recommendation concerning raising the level of foreign ownership to 49 per cent. You have a rationale for that, which you might want to remind us about. If you are faced with examining a concrete proposal and there is no change in the legislative regime in terms of the 25 per cent foreign ownership rule being maintained, is it not true that sometimes that line is not crystal clear? Consequently, having shown your hand, you might be erring on the side of an expanded 25 per cent?

Mr. von Finckenstein: No. In that recommendation, we have said that the airline industry is a capital-intensive one. They need to have access to capital. Undoubtedly, there are huge pools of

M. von Finckenstein: Comme la lettre le montre bien, c'est une des choses qui nous préoccupaient. Nous avons formulé nos recommandations avec prudence pour éviter qu'elles aient le moindre lien avec une approbation de la fusion. Nous avons employé le subjonctif et toutes sortes de nuances pour bien montrer qu'il s'agissait d'une réponse générale. Cela dépend en grande partie du cas particulier et nous l'avons bien précisé au début.

M. Pierce: Cela se trouve au deuxième paragraphe, page 2, qui dit ceci:

Ces recommandations ne sont pas une liste détaillée des modalités permettant de corriger toute diminution notable de la concurrence issue d'une proposition donnée de fusion.

Le sénateur Kinsella: Je me souviens avoir lu cela, mais c'est toute la lettre qui est du même ton. Pour moi, cela soulève une autre question, à savoir si, en ayant procédé comme ils l'ont fait, ils ont mis le Bureau de la concurrence en situation de conflit. Cela vous inquiète-t-il?

M. von Finckenstein: Nous publions de nombreux bulletins et lignes directrices où nous expliquons comment nous examinons la loi, comment nous interprétons les choses, et cetera, de manière à permettre aux entreprises de s'assurer qu'elles agissent bien en conformité avec la loi. En un sens, si vous dites que nous jouons cartes sur table, je crois que c'est effectivement ce que nous devrions faire. C'est notre rôle. Nous devons être aussi transparents et prévisibles que possible et dire par exemple: «L'article 47 de la loi est flou. Que signifie-t-il exactement? À notre avis, il signifie telle et telle chose». C'est la même chose ici. Ce que je vous dis, c'est que si je dois examiner une possibilité de fusion, je vais me pencher sur les questions comme le dessaisissement au niveau régional. Il faut manifestement se pencher sur cette question. Notre conclusion dépendra dans une grande mesure des réponses à des questions comme celle-ci: la compagnie régionale envisagée pourra-t-elle se concrétiser et sera-t-elle viable, sera-t-elle prête à avoir un rôle subalterne au sein de l'entreprise acheteuse, bénéficiera-elle des accords de libre trafic nécessaires, et cetera? Il est évident qu'il faut étudier tout cela pour encourager la concurrence à la suite de la restructuration. Je ne pense pas être en situation de conflit dans ce cas. Je me suis contenté d'esquisser plusieurs questions que n'importe quelle personne qui s'occuperait d'une restructuration de la compagnie aérienne devrait nécessairement se poser de toute façon.

Le sénateur Kinsella: À la page 28 de votre lettre, vous recommandez que la propriété étrangère soit portée à 49 p. 100. Vous avez une bonne raison pour cela, et vous pourriez peut-être nous la rappeler. Si vous devez examiner une proposition concrète mais que le régime législatif qui plafonne la propriété étrangère à 25 p. 100 est maintenu, il faut bien dire que les choses ne sont pas toujours très claires? Par conséquent, puisque vous jouez cartes sur table, vous pencheriez pour un pourcentage plus élevé que ces 25 p. 100?

M. von Finckenstein: Non. Dans cette recommandation, nous disons que l'industrie aéronautique est une industrie capitalistique. Elle a besoin de capitaux. Il existe incontestablement d'énormes

foreign capital easier to tap into than Canadian ones, and they should have access to them.

We specifically said this should not be at the cost of Canadian control. The Canadian Transportation Agency looks at transactions to see whether or not they are Canadian controlled. That depends on the degree to which a single shareholder has the capacity to influence the running of that company. It may be reflected in share ownership, but not necessarily. If it is a widely held company, you can have 10 or 12 per cent ownership and still control it. We are saying that, if it is possible for them to raise capital abroad, for example, through an IPO, that does not result in anyone getting control, why not? Why not allow these would-be entrants or the expansion of existing ones to have access to that capital as long as it is not controlled? Whether or not raising capital abroad in any way raises an issue of control would be something that the CTA would have to rule on and decide. For me, it is clear that access to capital is a major impediment and it can be lightened by hiking the limit from 25 per cent to 49 per cent as long as it does not impinge on the foreign control.

Senator Fairbairn: I am from Lethbridge, Alberta. I have a strong interest in the regional airline situation and I am pleased that you spoke about it a minute ago. In your letter to the minister, on page 19, you note that regional carriers are financially and operationally dependent on their parent carriers. You also note — and I believe this to be true — that:

Without transitional measures to ensure these services continue for some time, the parent carrier could put the regional carrier out of business overnight.

I come from a community in Western Canada, and there are many the size of my small city across this country. This is an issue that causes considerable anxiety for the passengers who require these services and for the smaller airports and the effect it might have on their well-being or their survival.

Your recommendations are based on the assumption that the divestiture of regional carriers is feasible and would result in viable competitors. In that sense, the government needs to address these points. I should like you to take me through this. In some cases, the smaller airlines that have come into what would be called a regional block, in and of themselves, may not be considered to be viable competitors. In any transitional measures, does there not have to be a consideration of the enormous gap in service that the disappearance, say, overnight of such a carrier would cause? Is there a method whereby there can be some obligation on a dominant carrier to see that the gap does not remain? We have been through this in Western Canada, where services are pulled out. You then wait for some time for an enterprising soul with the staying power to arrive and bring in that competition.

sources de capitaux étrangers qui sont plus faciles à exploiter que les sources canadiennes, et les compagnies devraient pouvoir y avoir accès.

Nous avons bien précisé que cela ne devait pas se faire au détriment du contrôle canadien. L'Office des transports du Canada examine les transactions pour s'assurer que ce contrôle est maintenu. Tout dépend de la mesure dans laquelle un actionnaire unique peut influencer sur la gestion de la compagnie. Le contrôle peut se manifester sous forme de pourcentage des actions, mais pas nécessairement. S'il s'agit d'une société à grand nombre d'actionnaires, vous pouvez très bien la contrôler avec seulement 10 ou 12 p. 100 des parts. Ce que nous disons, c'est que si l'entreprise peut aller chercher des capitaux à l'étranger en faisant une émission initiale d'actions par exemple, cela ne veut pas nécessairement dire que quelqu'un va en prendre le contrôle, n'est-ce pas? Pourquoi ne pas accepter ces éventuels actionnaires ou permettre aux actionnaires existants d'avoir accès à ces capitaux à partir du moment où il n'y a pas prise de contrôle? C'est à l'OTC qu'il appartiendrait de déterminer si cette recherche de capitaux à l'étranger poserait un problème de contrôle et de trancher. En ce qui me concerne, il est clair que l'accès aux capitaux constitue un obstacle important que l'on pourrait atténuer en relevant la limite de 25 à 49 p. 100 dans la mesure où cela ne signifie pas le passage sous contrôle étranger.

Le sénateur Fairbairn: Je viens de Lethbridge en Alberta. Je m'intéresse beaucoup à la situation des compagnies régionales et je suis ravie que vous en ayez parlé il y a un instant. À la page 21 de la lettre que vous avez adressée au ministre, vous dites que les transporteurs régionaux dépendent financièrement et de façon opérationnelle des transporteurs partenaires principaux. Vous soulignez aussi, et je crois que c'est vrai, que:

En l'absence de mesures transitoires pour assurer que ces services continuent pendant un certain temps, le transporteur partenaire principal pourrait obliger le transporteur régional à fermer ses portes du jour au lendemain.

Moi, je viens d'une communauté de l'Ouest canadien. Il y a beaucoup de petites villes comme la mienne dans ce pays. Cette question inquiète beaucoup les passagers qui ont besoin de ces services ainsi que les petits aéroports; on s'inquiète également de l'effet qu'elle pourrait avoir sur leur bien-être ou leur survie.

Vous basez vos recommandations sur la notion qu'on pourrait vraiment se défaire des transporteurs régionaux et que cela aurait pour résultat de créer des concurrents viables. Le gouvernement doit étudier cette notion. J'aimerais que vous expliquiez comment cela pourrait marcher. Dans certains cas, les petites lignes aériennes qui ont formé ce que j'appellerais un bloc régional ne pourront peut-être pas être considérées comme des concurrents viables. Si un transporteur disparaissait du jour au lendemain, il y aurait des lacunes considérables dans le service offert, et toute mesure transitoire ne doit-elle pas prendre cela en considération? Pourrait-on obliger le transporteur dominant à combler cette lacune? Ce problème s'est posé dans l'Ouest quand le service dans certaines régions a été éliminé. La seule chose qu'on peut faire dans ces cas-là c'est attendre qu'un transporteur viable vienne dans la région et s'établisse comme concurrent.

This is a real concern in a part of the country where there are huge distances involved. We are not talking about Montreal and Ottawa or Ottawa and Toronto; we are talking huge distances where this is a vital transportation link. This is an anxiety that is being felt currently in my part of the country.

Mr. von Finckenstein: We were careful when we wrote this recommendation to say "on the assumption that it is feasible and viable." Several of those regional carriers have come forward to us and have said, "We want to be independent. We can fly, et cetera." Having not looked at their books and having not looked at the books of the dominant carrier, it is hard for me to decide whether or not that is viable. We would be careful to ensure exactly what you have said, namely, that there is no disruption of service and that it is feasible and viable. Of course, nothing is risk-free. That is why we are suggesting transition areas, to ensure that we take the necessary steps toward guaranteeing as much as possible that the spun-off regional airline would be able to live on its own.

There were suggestions regarding gates and counters, et cetera, but also regarding code-sharing or frequent flyer programs or whatever. As with all of this letter, it is generic. We think it would be very good for competition.

There is, however, a big question. Is it economically feasible and viable? The answer also depends a bit on the management structure and the business model that they adopt. You are undoubtedly familiar with WestJet because you come from that part of the country. It is a successful company but essentially they fly only one plane. They serve no meals. In effect, they fly in a circle. That is different from other regionals who see themselves principally as feeders. Can they change from one model to another? What would it take and how long would it take?

Mr. Annan may have something to add in terms of the viability of the spun-off regionals.

Mr. Annan: The main conditions we have to be worry about are listed on pages 19 and 20. Obviously, the regionals are very dependent on the parent carrier for many internal operations like reservations, accounting systems and maintenance. They need transitional measures to ensure that those operations are in place for a period of time before they become independent. In addition, they will need access to a frequent flyer program. They will need access on an airline code-sharing basis to the trunk routes of the main carrier for a period of time.

Senator Fairbairn: In your answer, I would fasten upon the word "risk". For the kind of communities I am speaking about, the services that come to us are far smaller than WestJet. That is why, if the whole merger concept of one dominant airline should occur, which seems to be the expectation, extraordinary methods will be needed to ensure that all parts of the country have these competitive opportunities. Otherwise, at least for a period of time, those regions may risk not receiving that kind of service.

C'est une réelle préoccupation dans une partie du pays où les distances en jeu sont énormes. Nous ne parlons pas de la distance entre Montréal et Ottawa, ou entre Ottawa et Toronto. Là, les distances sont énormes, et ces transporteurs représentent des liens essentiels. C'est une crainte courante dans mon coin de pays.

M. von Finckenstein: Dans cette recommandation, nous avons fait attention d'inclure les mots «faisable et viable». Certains des transporteurs régionaux nous ont indiqué qu'ils veulent fonctionner de façon indépendante, et qu'ils peuvent offrir le service. Comme je n'ai pas vu leurs livres, ni les livres du transporteur dominant, il est difficile pour moi de dire si cela serait viable. Nous veillerions à ce qu'il n'y ait pas d'interruption de service, et que celui-ci soit faisable et viable, comme vous l'avez dit. Il y a toujours un risque, bien sûr. C'est pourquoi nous proposons des zones de transition pour nous assurer de prendre les mesures nécessaires pour garantir le plus possible la survie des petits transporteurs rendus nouvellement indépendants.

On a proposé des mesures portant sur les portes et les comptoirs, et aussi sur le partage de codes et les programmes de grand voyageur. Comme cette lettre, toutes ces mesures sont d'application générale. D'après nous, elles auraient l'effet de stimuler la concurrence.

Mais est-ce que tout cela est faisable et viable du point de vue économique? C'est là une question importante. Avant de pouvoir répondre oui ou non, il faut étudier la structure de gestion et le modèle d'affaires adopté par le transporteur. Comme vous êtes de l'Ouest, vous connaissez probablement la compagnie WestJet. Elle réussit assez bien, mais en fait n'a qu'un avion. Elle ne sert pas de repas. La route que suit cet avion est tout simplement un cercle. Cette structure est très différente de celle des autres transporteurs régionaux, qui se voient comme des lignes d'apport. Peuvent-ils passer d'un modèle à un autre? Comment pourrait-on y arriver et combien de temps cela pourrait-il prendre?

M. Annan a peut-être quelque chose à ajouter sur la viabilité des nouveaux transporteurs régionaux.

M. Annan: Les principales conditions dont nous devons nous préoccuper figurent aux pages 19 et 20. Évidemment, les transporteurs régionaux dépendent beaucoup du transporteur dominant pour ce qui est de bien des aspects de leur fonctionnement interne, comme les réservations, les systèmes de comptabilité, et l'entretien. Il faut des mesures transitoires pour assurer le maintien de ces opérations pendant une certaine période avant qu'ils ne deviennent indépendants. Ils auront aussi besoin d'avoir accès à un programme de grand voyageur. Ils devront aussi avoir accès aux principaux itinéraires du transporteur dominant par le biais d'un programme de partage de codes.

Le sénateur Fairbairn: Je note que votre réponse contient le mot «risque». Les communautés dont je parlais sont desservies par des transporteurs beaucoup plus petits que WestJet. Donc si la fusion donne lieu à un transporteur dominant, comme on s'y attend, il faudra prendre des mesures extraordinaires pour nous assurer que la concurrence survive dans toutes les régions du pays. Sinon, ces régions risquent d'être privées de service, au moins pour un certain temps.

Mr. von Finckenstein: Senator, we are aware of the risks. We are very careful in the way we couch the language here. Without an actual case and actual numbers and an understanding of the dynamics of a given market, it is hard to be any more specific.

Senator Fairbairn: Thank you for putting in this section. It highlights the opportunity on the one hand and it highlights the problem on the other.

The Chairman: We appreciate your presence here with us.

Honourable senators, at 9:30 next Tuesday morning, Onex will appear before us.

The committee adjourned.

M. von Finckenstein: Sénateur, nous sommes conscients des risques. Nous avons soigneusement choisi nos mots. Il est difficile d'être plus précis sans traiter d'un cas réel, sans chiffres réels et sans comprendre la dynamique d'un marché donné.

Le sénateur Fairbairn: Merci d'avoir inclus cette section. D'un côté, elle attire notre attention sur les opportunités, et de l'autre sur les problèmes.

La présidente: Merci d'avoir été des nôtres.

Honorables sénateurs, la prochaine réunion aura lieu mardi prochain à 9 h 30 le matin et nous recevrons la compagnie Onex.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Consumer Association of Canada:

Gail Lacombe, President;
Jennifer Hillard, Vice-President, Issues and Policy.

From the Air Transport Association of Canada:

Cliff Mackay, President and Chief Executive Officer;
Les Aalders, Vice-President, Engineering and Maintenance.

From the Air Line Pilots Association, International:

Captain Michael Lynch, President, Canada Board;

Captain Steve Linthwaite, Master Executive Council
Chairman, Air Ontario;

Captain Bruce McConchie, Master Executive Council
Chairman, Canadian Airlines.

From Transport 2000:

Harry Gow, President;
Michael Janigan, Executive Director, Public Interest,
Advocacy Centre;
Andrew Reddick, Director of Research;
Peter Bleyer, Executive Director, The Council of Canadians;
David L. Jeanes, Canadian Association of Airline passengers.

From the Competition Bureau (Industry Canada):

Konrad von Finckenstein, Commissioner of Competition;
Raymond Pierce, Deputy Commissioner of Competition;
Richard Annan, Commerce Officer;
Richard Elliott, Commerce Officer.

De l'Association des consommateurs du Canada:

Gail Lacombe, présidente;
Jennifer Hillard, vice-présidente, Problèmes et politique.

De l'Association du transport aérien du Canada:

Cliff Mackay, président-directeur général;
Les Aalders, vice-président, Ingénierie et maintenance.

De l'Association internationale des pilotes de ligne:

Le capitaine Michael Lynch, président, Conseil
d'administration du Canada;

Le capitaine Steve Linthwaite, président du Conseil exécutif
supérieur, Air Ontario;

Le capitaine Bruce McConchie, président du Conseil exécutif
supérieur, Lignes aériennes Canadien.

De Transports 2000:

Harry Gow, président;
Michael Janigan, directeur général, Centre pour la défense de
l'intérêt public;
Andrew Reddick, directeur de la recherche;
Peter Bleyer, directeur exécutif, Conseil des Canadiens;
David L. Jeanes, Canadian Association of Airline Passengers.

Du Bureau de la concurrence (Industrie Canada):

Konrad von Finckenstein, commissaire à la concurrence;
Raymond Pierce, sous-commissaire de la concurrence;
Richard Annan, agent de commerce;
Richard Elliott, agent de commerce.



Second Session
Thirty-sixth Parliament, 1999

Deuxième session de la
trente-sixième législature, 1999

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, November 2, 1999

Le mardi 2 novembre 1999

Issue No. 3

Fascicule n° 3

Third meeting on:
The order in council authorizing certain major
air carriers and persons to negotiate and
enter into any conditional agreement

Troisième réunion concernant:
Le décret autorisant certains transporteurs aériens
majeurs et certaines personnes à négocier
et à conclure toute entente conditionnelle

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Johnson
* Boudreau, P.C.	LeBreton
(or Hays)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
Finestone, P.C.	Poulin
Finnerty	Roberge
Kirby	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Finestone substituted for that of the Honourable Senator Maheu (*November 1, 1999*).

The name of the Honourable Senator Callbeck substituted for that of the Honourable Senator Losier-Cool (*November 1, 1999*).

The name of the Honourable Senator Perrault substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn (*November 1, 1999*).

The name of the Honourable Senator Finnerty substituted for that of the Honourable Senator Perrault (*November 1, 1999*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Johnson
* Boudreau, c.p.	LeBreton
(ou Hays)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
Finestone, c.p.	Poulin
Finnerty	Roberge
Kirby	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Finestone est substitué à celui de l'honorable sénateur Maheu (*le 1^{er} novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Callbeck est substitué à celui de l'honorable sénateur Losier-Cool (*le 1^{er} novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Perrault est substitué à celui de l'honorable sénateur Fairbairn (*le 1^{er} novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Finnerty est substitué à celui de l'honorable sénateur Perrault (*le 1^{er} novembre 1999*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 2, 1999

(4)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in Room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Finnerty, Forrestall, Kirby, LeBreton, Poulin, Roberge and Spivak (11).

Other senators present: The Honourable Senator Fairbairn, P.C., Kinsella, Oliver and Watt (4).

In attendance: Martin Brennan and Keith Miller, special advisors to the committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

From Onex Corporation:

Gerald Schwartz, Chairman and Chief Executive Officer;

Nigel Wright, Principal.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 14, 1999, the committee proceeded to study the order laid before the Senate on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act. (*See Issue No. 1, Tuesday, October 26, 1999 for full text of the Order of Reference.*)

Mr. Schwartz made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the letter from Onex to Bill Casey be filed with the Clerk of the Committee as Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-06.

At 11:40 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 2 novembre 1999

(4)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Finnerty, Forrestall, Kirby, LeBreton, Poulin, Roberge et Spivak (11).

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Fairbairn, c.p., Kinsella, Oliver et Watt (4).

Également présents: MM. Martin Brennan et Keith Miller, conseillers spéciaux du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

De Onex Corporation:

Gerald Schwartz, président et chef de la direction;

Nigel Wright, directeur principal.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 14 octobre 1999, le comité examine le décret déposé au Sénat le 14 septembre 1999 et autorisant certains grands transporteurs aériens et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada. (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 1 des délibérations du mardi 26 octobre 1999.*)

M. Schwartz fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que la lettre d'Onex adressée à Bill Casey soit déposée auprès du greffier du comité (pièce 5900-2.36/T1-S1-08-06).

À 11 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 2, 1999

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, met this day at 9:30 a.m. to consider the order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: We are meeting today following the order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement.

Our witnesses this morning are from Onex Corporation. Mr. Gerald Schwartz is the chairman and chief executive officer; Mr. Nigel Wright is principal.

Gentlemen, we welcome both of you. We have heard and read much about you, Mr. Schwartz, and we are pleased to have you here this morning. I invite you to make your presentation and then you may both answer questions from the senators.

Mr. Gerald Schwartz, Chairman and Chief Executive Officer, Onex Corporation: Madam Chairman, members of the committee, I appreciate this opportunity to meet with you to explain the Onex proposal and to answer your questions.

Madam Chairman, the Onex plan to merge Canada's two airlines is first and foremost a business plan. It is our best effort to convince shareholders that we have the ingenuity and the creativity to solve the challenges of a chronically troubled industry.

One of the things I have learned in business is that neither shareholders nor legislators buy "smoke and mirrors"; they buy the track record, they buy plans and they buy long-term commitment. However, our proposal is more than just a business plan. It is also a public policy initiative aimed at a compelling public policy challenge.

Airlines are part of the fabric of this country. They are central to our history. In this very century they have helped us to complete the work of the early explorers, and today they overcome the distances that challenge commerce, communication and understanding.

This country deserves the best airline service possible — an airline industry that is effective, dependable and profitable, that provides stable employment and the prospect of job growth, better prices and more non-stop flights for consumers. I believe we have the plan that will make those objectives a reality.

Until recently, Onex was certainly not a household name. Let me take a moment to tell you who we are. Onex is a Canadian-owned, Canadian-managed and Canadian-based

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 2 novembre 1999

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada, se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Nous nous réunissons aujourd'hui par suite du décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle.

Nous entendrons ce matin des témoins de Onex Corporation. M. Gerald Schwartz est le président et chef de la direction, tandis que M. Nigel Wright est le directeur principal.

Messieurs, soyez les bienvenus. Nous avons entendu et lu beaucoup de choses à votre sujet, monsieur Schwartz, et nous sommes heureux que vous soyez des nôtres ce matin. Je vous invite à présenter votre exposé, après quoi vous pourrez tous deux répondre aux questions des sénateurs.

M. Gerald Schwartz, président et chef de la direction, Onex Corporation: Madame la présidente, membres du comité, je vous remercie de l'occasion qui m'est accordée de vous entretenir du projet d'Onex et de répondre à vos questions.

Madame la présidente, le projet d'Onex de fusionner les deux principaux transporteurs aériens au Canada est, d'abord et avant tout, un plan d'affaires. Il s'agit d'un effort extrême en vue de convaincre les actionnaires que nous possédons l'ingéniosité et la créativité voulues pour relever le défi posé par cette industrie atteinte de sérieux problèmes chroniques.

S'il est une chose que j'ai apprise en affaires, c'est que ni les actionnaires, ni les législateurs ne sont dupes des jeux de miroirs. Seuls peuvent les convaincre des bilans, des plans d'affaires et des engagements à long terme. Cependant, notre projet est bien plus qu'un plan d'affaires: c'est une initiative qui vise à solutionner un problème d'intérêt public.

Les transporteurs aériens ont tissé de larges pans du tissu socioéconomique de ce pays. Ils occupent une place importante dans l'histoire du pays. Même dans ce siècle qui est sur le point de se terminer, les compagnies aériennes ont complété la tâche entreprise par les premiers explorateurs. Et aujourd'hui, ils franchissent les distances qui posent des défis au commerce, à la communication et à la compréhension.

Ce pays mérite le meilleur service de transport aérien qui soit — une industrie efficace, fiable et rentable, qui fournisse une stabilité d'emploi et des perspectives de croissance professionnelle, ainsi que de meilleurs prix et davantage de vols sans escales aux usagers. Je crois que nous avons le projet pour atteindre ces objectifs.

Jusqu'à tout récemment, Onex était inconnue du grand public. Permettez que je prenne quelques instants pour vous faire connaître qui nous sommes. Onex est une société qui appartient à

company. We buy businesses — sometimes businesses that need help — and we fix them. We increase value for our shareholders and create jobs for our employees by making those businesses successful. Historically, we have been massive job creators. Our priority is building companies. We are in business for the long term.

Let me turn now to the airline industry itself.

There are two major reasons why we wish to merge Air Canada and Canadian Airlines. First, the industry is broken. In the last decade it has lost employees' jobs, raised prices to consumers, and diminished shareholders' value. It has required bailouts from taxpayers, employees and a foreign carrier.

Second, we wish to realize the vision we have for a New Air Canada — as a profitable carrier that builds strength around the globe. It is a vision based on competitive prices, excellent service and stable airline jobs at home. Moreover, this new vision can be realized without public money.

Since we announced our plan on August 24, I have been travelling across Canada. I have been speaking with shareholders, employees of both airlines and their union leadership, and many other Canadians. I have also had the opportunity to speak with a number of MPs and senators. We have listened closely to what people have been saying. Most Canadians have told us that they support our plan to revitalize the industry; however, many have also expressed the thought that we could do better. Therefore, last Thursday, having acted on what we had heard, we announced a number of significant improvements to the original Onex plan. I wish to tell you about several of those improvements.

First, the revised offer gives shareholders a choice of either \$13 a share in cash or one share of the New Air Canada. Second, we felt we needed to address the issue of foreign ownership and control, because we recognize that that issue resonates deeply with Canadians.

For instance, despite the repeated assurances of AMR, the parent company of American Airlines, that they had no interest in controlling a foreign airline, the issue was becoming a barrier to fair consideration of the Onex plan. That was not right. We have therefore removed that barrier. Under our enhanced plan, AMR will have no voting rights in the New Air Canada. It will immediately, after closing, sell its equity to Canadian shareholders other than Onex. AMR has given up any board membership and AMR has agreed that it will never buy shares of Air Canada.

des Canadiens, qui est gérée par des Canadiens et dont le siège social est situé au Canada. Nous procédons à l'acquisition d'entreprises — quelquefois des entreprises qui éprouvent des problèmes — et nous les remettons sur pied. Nous créons de la valeur pour nos actionnaires et nous créons des emplois en faisant en sorte que ces entreprises connaissent un succès. Historiquement, nous avons été responsables de la création d'un nombre énorme d'emplois. Notre priorité est de bâtir des compagnies. Nous sommes en affaires pour le long terme.

Permettez maintenant que je revienne à l'industrie du transport aérien.

Deux raisons principales militent en faveur d'une fusion d'Air Canada et de Canadien. La première est que l'industrie est mal en point. Pertes d'emplois, augmentations de prix aux usagers et une valeur en régression pour les actionnaires ont été au rendez-vous de ces dix dernières années. De plus, l'industrie a dû faire appel à plusieurs reprises à un sauvetage par les contribuables, les employés et un transporteur étranger.

La deuxième est que nous avons une vision pour la nouvelle Air Canada et que nous tenons à réaliser cette vision de façon à rentabiliser le transporteur et à en faire une force sur l'échiquier mondial. Notre vision est axée sur des prix concurrentiels, un service excellent et une stabilité sur le plan de l'emploi au pays. Enfin, cette vision pourra être réalisée sans l'apport de deniers publics.

Depuis que nous avons lancé notre projet le 24 août dernier, nous avons parcouru le pays. Nous nous sommes entretenus avec des actionnaires, des employés des deux compagnies et leurs leaders syndicaux, ainsi qu'avec de nombreux autres Canadiens. J'ai aussi eu le plaisir de m'entretenir avec plusieurs députés et sénateurs. Nous avons été très attentifs aux propos de nos interlocuteurs. La majorité des Canadiens nous ont dit qu'ils appuyaient notre projet visant à procéder à une restructuration de l'industrie du transport aérien au pays. Cependant, plusieurs nous ont aussi dit que nous pouvions faire mieux. Jeudi dernier donc, en réponse aux préoccupations exprimées par nos interlocuteurs, nous avons annoncé un certain nombre d'améliorations majeures du projet initial d'Onex. J'aimerais revenir sur certaines de ces améliorations.

Tout d'abord, l'offre révisée permet aux actionnaires de choisir entre une remise au comptant de 13 \$ ou une action de la nouvelle Air Canada. Ensuite, nous nous sommes attardés à la question de propriété et de contrôle étrangers. Nous reconnaissons qu'il s'agit là d'une question qui trouve un écho important auprès des Canadiens.

Malgré les affirmations maintes fois répétées par AMR (la société mère de American Airlines), par exemple, à l'effet qu'elle n'avait aucunement l'intention d'exercer un contrôle sur un transporteur étranger, cette question est devenue un obstacle à un examen objectif de l'offre d'Onex. Nous avons donc éliminé cet obstacle. En vertu de notre plan amélioré, AMR ne détiendra aucun droit de vote dans la nouvelle Air Canada. Dès que notre offre sera acceptée, AMR se départira de ses actions, en les vendant à des actionnaires canadiens autres que Onex. AMR a aussi accepté de ne pas être représentée au conseil

All of that means that there will be no foreign ownership or control involved in the Onex plan. In contrast, the counterproposal made by Air Canada's management, which is substantially financed by Lufthansa and United Airlines, would put enormous control of Air Canada in Frankfurt and Chicago.

Our enhanced plan also increases employee protection. As a result of extensive consultations with union leadership of both airlines, we have agreed that there will be no involuntary job layoffs. That is because analysis has shown both them and us that normal retirement and turnover, plus voluntary severance packages, can cover the full number of job reductions. Another aspect of employee protection is that in most cases the New Air Canada will be able to maintain separate seniority lists for the two companies all the way through to the next Air Canada bargaining dates, which are in the year 2002.

Because we worked closely with the unions and reworked our plans, I can tell you that more than 400 jobs, in functions such as revenue accounting and yield management, will be repatriated to Canada from the United States and put in Western Canada and Montreal. Moreover, the New Air Canada will be fully compliant with the Official Languages Act, and our enhanced offer also removes the condition relating to section 47.

Honourable senators, we welcome reviews by the Competition Bureau and by the Canadian Transportation Agency and the Department of Transportation. We are confident that we will be able to satisfactorily address any issues raised in those processes.

Allow me now to address the matter of the 10 per cent restriction. As you know, we would like the limit to be raised. Raising the limit is really all about the accountability of the board of directors and of management. Raising the limit is critical to the ability of shareholders to hold the board's and management's feet to the fire, making them accountable for the company's success or failure. Today, they are not accountable to anyone. Currently, the 10 per cent ownership restriction serves only to keep in place an entrenched board of directors, a board that has no need to be responsive to its own shareholders or to anyone else.

Canadians are rightly concerned about what will happen when a large dominant airline is created. Although almost every country in the world has that situation, it will be new for us. Therefore, Canadians want to know how they can be assured that they will not be held hostage by that new carrier. Part of the answer to that question will come from you, as you consider the advice you will give to the minister later this month. However, answers can also be found in the competing proposals.

d'administration et s'est engagée à ne jamais acheter d'actions de la nouvelle Air Canada.

Tout cela signifie qu'il n'y aura ni contrôle étranger, ni intérêts étrangers dans la propriété de la nouvelle Air Canada. Au contraire, la surenchère de la direction d'Air Canada, qui est largement financée par Lufthansa et United Airlines, cède un contrôle énorme d'Air Canada à Francfort et Chicago.

Notre plan amélioré résulte aussi en une plus grande sécurité d'emploi. À la suite de nombreuses consultations auprès des instances syndicales des deux transporteurs, nous avons convenu qu'il n'y aurait aucune mise à pied involontaire. Les analyses ont démontré que les départs à la retraite et le roulement normal du personnel, plus des indemnités de départ, seront suffisants pour permettre les abolitions de postes prévues. Un autre point qui relève de la sécurité d'emploi est cette entente à l'effet que la nouvelle Air Canada, dans la plupart des cas, maintiendra des listes d'ancienneté séparées pour les deux transporteurs, et ce, jusqu'à la prochaine ronde de négociations, soit en l'an 2000.

Comme nous avons travaillé en étroite collaboration avec les syndicats et que nous avons remanié notre projet, je peux vous confirmer que 400 emplois, dans des fonctions telles que la comptabilité des revenus et la gestion des rendements seront rapatriés des États-Unis au Canada et se retrouveront dans l'ouest du pays et à Montréal. Aussi, la nouvelle Air Canada sera entièrement assujettie à la Loi sur les langues officielles. Notre plan amélioré enlève la condition qui était reliée à l'article 47.

Honorables sénateurs, nous sommes donc tout à fait ouverts à des examens par le Bureau de la concurrence, l'Office des transports du Canada et le ministère des Transports. Aussi, nous sommes convaincus de pouvoir répondre à toute question qui pourrait être soulevée lors de ces examens.

Permettez maintenant que j'aborde la question de la restriction de 10 p. 100 sur la propriété. Comme vous le savez sans aucun doute, nous aimerions que cette limite soit augmentée. L'augmentation de cette limite est d'abord et avant tout une question d'imputabilité du Conseil d'administration et de la direction de l'entreprise. Une augmentation de cette limite est essentielle si l'on veut faire en sorte que le conseil et la direction aient des comptes à rendre quant au succès ou à l'échec de la société. Présentement, ils ne rendent de comptes à personne. La restriction de 10 p. 100 sur la propriété ne sert donc qu'à maintenir le conseil d'administration dans ses retranchements; il n'éprouve donc pas le besoin de répondre aux attentes de ses actionnaires ou de qui que ce soit d'autre.

Les Canadiens ont tout à fait raison d'être préoccupés par ce qui surviendra en conséquence de la création d'un tel transporteur dominant au pays. Même si la très grande majorité des pays font déjà face à cette situation, il s'agira d'une nouvelle situation pour nous. Les Canadiens veulent donc être assurés qu'ils ne seront pas pris en otage par ce transporteur. Vous avez à répondre en partie à cette question, lorsque vous ferez part de votre avis au ministre d'ici la fin du mois en cours. Cependant, des réponses peuvent aussi être trouvées dans des offres qui s'affrontent.

The proposal that Air Canada's management has put on the table claims to support competition; but it does not. In response to a two-carrier system that clearly does not work, Air Canada has proposed four airlines — all to be owned 100 per cent by them — Air Canada, Canadian Airlines, Air Canada connectors and a new low-cost company yet to be established. It is widely recognized by competition experts that companies controlled by the same owner do not, and cannot, compete in any real sense. Air Canada's proposal would deny the synergies of merger and cost savings that can be invested in better service and lower prices.

As for the Air Canada management proposal to enter competition in the low-cost sector, that is truly to propose a monopoly. As things stand, competition comes from the charter airlines and independent regionals, but Air Canada wants to end even that. In fact "competition chill" has already started. PemAir/Trillium Air recently cancelled expansion plans in Hamilton. The company's president was quoted as saying that "We trust that the public will understand that we have no other practical choice, knowing that Air Canada will tolerate no competition."

The president of WestJet, a very successful company started in Western Canada, has voiced similar concerns.

Having said that, how would we encourage competition? We recognize our responsibility to help in sustaining a robust, competitive environment in Canada's airline industry. It is in our interest too, because competition sparks innovation and excellence. Competition in the airline industry is about access — access to routes, to networks, to connections and to services. For that reason, we have committed in writing to provide access to our network for the independent carriers. That includes interline services, frequent flier program participation, access to airport and other facilities, maintenance and other necessary services.

The New Air Canada will also face competition in another important respect: on international routes it will face competition both from competing Canadian carriers and from foreign carriers. That is the situation now. In fact, Air Canada and Canadian, combined, have only 34 per cent of the international travel of Canadians. Competition for international traffic is already robust and will continue that way.

Finally, Madam Chairman, to give further assurance to Canadians, we have made an unprecedented commitment to freeze published fares for travel in Canada for five years, subject only to increases in inflation and non-controllable costs, such as fuel and landing fees. That compares to actual increases of up to 150 per cent of the rate of inflation in the past five years.

L'offre déposée par la direction d'Air Canada prétend favoriser la concurrence. Il n'en est rien. En réponse à un système de deux transporteurs qui connaît clairement des ratés, Air Canada a proposé quatre transporteurs, dont elle serait propriétaire à 100 p. 100: Air Canada, Canadien, une entreprise régionale affiliée et un nouveau transporteur à bas prix qui serait créé si le projet était accepté. Il est admis de tous les experts en matière de concurrence que des sociétés qui sont contrôlées par un même propriétaire ne peuvent pas se livrer de véritable concurrence. Le plan d'air Canada renie aussi toutes les synergies conséquentes à une fusion et les économies de coûts qui pourraient être investies dans une amélioration du service et une réduction des prix.

Quant à la prétention de la direction d'Air Canada de faire jouer la concurrence dans le secteur des vols à bas prix, cela équivaut plutôt à proposer un monopole. Dans l'état actuel des choses, ce sont les compagnies de vols nolisés et les sociétés indépendantes qui exercent leurs activités en régions qui sont la source de cette concurrence. Air Canada veut même mettre un terme à cette concurrence. En réalité, les effets de cette guerre implacable à la concurrence se font déjà ressentir. PemAir/Trillium Air annulait récemment un projet d'expansion à Hamilton. Le président de la compagnie mentionnait que: «Nous osons croire que le public comprendra que nous n'avons d'autre choix compte tenu qu'Air Canada ne supportera aucune compétition».

Et le président de WestJet, société des plus dynamiques qui a vu le jour dans l'Ouest canadien, y allait de commentaires analogues.

Cela dit, comment ferons-nous pour encourager la concurrence? Tout d'abord, nous reconnaissons notre responsabilité pour ce qui est de contribuer à maintenir un environnement concurrentiel robuste dans l'industrie canadienne du transport aérien. Il y va aussi de notre intérêt, puisque la concurrence est un incitatif important à l'innovation et à l'excellence. La concurrence dans l'industrie du transport aérien est une question d'accès — accès aux lignes, aux réseaux, aux connexions et aux services. Nous nous sommes donc engagés par écrit à accorder aux transporteurs indépendants un accès à notre réseau. Cet engagement a trait aux services inter-lignes, à la participation aux programmes pour grands voyageurs, à l'accès aux installations aéroportuaires et autres installations, à l'entretien et aux autres services qui pourraient être requis.

La nouvelle Air Canada sera aussi confrontée à la concurrence de transporteurs canadiens et de transporteurs étrangers sur les lignes transfrontalières et internationales. Cette situation n'est pas nouvelle puisque Air Canada et Canadien ne se partagent présentement que 34 p. 100 du volume des voyages effectués par des Canadiens à l'étranger. La concurrence sur les lignes internationales est donc déjà très vive et continuera de l'être.

Et finalement, madame la présidente, de façon à rassurer davantage les Canadiens, nous avons pris des engagements sans pareils pour geler pour une durée de cinq ans les tarifs publiés concernant les voyages au Canada, sous réserve d'augmentations pour l'inflation et des coûts non contrôlables, tels que le mazout et les frais d'atterrissage. Cela se compare à des augmentations égales à une fois et demie le taux d'inflation sur ces cinq dernières années.

That is just one of the many commitments to Canadians that we put in writing a couple of weeks ago when we published this document. This document covers service to smaller communities, the continuation of seat sales, enhanced bilingualism, enhanced frequent-flyer programs and other commitments. No other bidder has made these commitments in writing or offered to be made accountable for them.

Madam Chairman, I am a businessman. I am also a Canadian. I believe deeply in this country. As I said at the beginning, I believe we deserve the best airline industry we can devise — an airline industry that serves the people of this country and makes Canadians proud around the world. The Onex proposal will do just that.

I thank you for your attention and I look forward to your questions.

The Chairman: In response to the concern raised by some Canadians that your proposal to merge the two major airline companies in Canada would result in the control of our airline industry by American Airlines, and you addressed that in your presentation, you have devised a new plan that would exclude American Airlines from the list of shareholders and from the board. What would you say to those who still argue that your willingness to transfer Air Canada from Star Alliance to oneworld alliance and to connect the new airline to the Sabre reservation system is proof that American Airlines could have de facto control over the new airline.

Mr. Schwartz: Madam Chairman, I do not believe that is proof at all of de facto control. In fact, under Air Canada's proposal they will be in the Star Alliance with United Airlines and will be using the Gemini reservation system based in Chicago. Does that prove that Air Canada today is controlled by United Airlines or by the Star Alliance? I do not believe so.

First, let me deal with the Sabre system. All that is involved there is that Sabre will offer its services to the New Air Canada. It is not forced to take those services at all. That choice will be up to the management of the New Air Canada. Fifty airlines around the world use the Sabre system. Indeed, it is interesting that, three months ago, Air Canada itself paid \$5 million to Sabre to come in and do an analysis of whether they should use Sabre instead of Gemini. As we sit here today, Sabre people are in Air Canada's office, at Air Canada's request, doing that analysis. I do not believe that indicates in any way de facto control.

Senator Forrestall: May I extend a welcome to you, sir, and tell you that without question you have provided a lively two

Il ne s'agit là que d'un des nombreux engagements que nous avons contactés par écrit envers les Canadiens, il y a quelques semaines de cela, en publiant le présent document. Ce document comportait aussi des engagements en matière de services aux plus petites communautés, le maintien des ventes de sièges à rabais, des garanties en faveur du bilinguisme, les programmes pour grands voyageurs, etc. Aucun autre soumissionnaire n'a contracté de tels engagements par écrit et n'a offert de rendre des comptes sur ceux-ci.

Madame la présidente, je suis un homme d'affaires. Je suis aussi un Canadien. Je crois profondément en ce pays. Tel que je le mentionnais au début de mon allocution, je crois que nous méritons la meilleure industrie du transport aérien qui soit — une industrie au service des gens de ce pays et qui sera une source fierté pour nous tous à travers le monde. Le projet d'Onex satisfait tous ces critères.

Je vous remercie de votre attention, et j'attends vos questions avec impatience.

La présidente: En réponse à la préoccupation soulevée par certains Canadiens qui craignent que votre proposition de fusionner les deux principaux transporteurs aériens du Canada n'assujettisse notre industrie aérienne au contrôle d'American Airlines, vous avez mis au point un nouveau plan qui aurait pour effet d'exclure American Airlines de la liste des actionnaires et du conseil d'administration — d'ailleurs, vous en avez touché un mot dans votre exposé. Que répondez-vous à ceux qui affirment toujours que votre volonté de faire passer Air Canada de Star Alliance à oneworld alliance et d'associer le nouveau transporteur au système de réservation Sabre montre bien qu'American Airlines exercerait un contrôle de facto sur le nouveau transporteur?

M. Schwartz: Madame la présidente, je n'y vois pas du tout la preuve d'un contrôle de facto. En fait, aux termes de la proposition d'Air Canada, le transporteur fera partie de Star Alliance, aux côtés d'United Airlines, et utilisera le système de réservation Gemini, établi à Chicago. Cela prouve-t-il qu'Air Canada est aujourd'hui contrôlé par United Airlines ou Star Alliance? Je ne le pense pas.

Permettez-moi d'abord de dire un mot du système Sabre. Tout ce qui est ici en cause, c'est que Sabre offrira ses services à la nouvelle Air Canada. Le transporteur ne sera pas du tout obligé de les retenir. C'est à la direction de la nouvelle Air Canada qu'il incombera de faire ce choix. Cinquante transporteurs du monde entier utilisent le système Sabre. En fait, il est intéressant de noter que, il y a trois mois, la société Air Canada elle-même a versé 5 millions de dollars à Sabre pour procéder à une analyse visant à déterminer si elle devrait faire appel aux services de Sabre plutôt qu'à ceux de Gemini. Au moment où nous nous parlons, des représentants de Sabre sont dans les bureaux d'Air Canada, à la demande d'Air Canada pour réaliser cette analyse. Je ne crois pas qu'il faille voir une forme de contrôle de facto.

Le sénateur Forrestall: Monsieur, permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue et de vous dire que vous avez sans

months for many of us. I gather that that is not over yet; not by a long shot.

I have three or four questions in areas of concern to me. I wish to start by asking whether you have any fundamental objections to the proposals of the Competition Bureau, or are you generally in agreement with their suggestions, or the principles behind them?

Mr. Schwartz: I am in general agreement with their tone, which is that we must have a rich, competitive environment.

Today, the two mainline carriers have about 80 per cent of the domestic traffic. Five years ago, the charterers and the regionals only had 5 per cent. In the last five years, they have grown to 20 per cent. That is where the competition is coming from, not only in Canada but around the world. What must be done is to ensure that those low-cost carriers have the opportunity to succeed and grow. That is good for the industry, and that is the only place competition will come from. That is the major part of the Competition Bureau's view, and I agree with that.

As I said in my opening remarks, it is quite contrary to the Air Canada proposal to start a new low-cost carrier to compete in that exact segment.

Senator Forrestall: Could we hear your extended views on the allocation or sharing of slots?

Mr. Schwartz: I believe the Competition Bureau is on the right track on that. You can talk about all the forms of access you want, but if you do not have slots or gates, you cannot land, so there must be a fair sharing of that.

Senator Roberge: I wish to be more specific and get your views for this committee on the 49 per cent foreign-owned possibility, on the sixth freedom possibility and on the non-Canadian or U.S. carrier, for example, operating in Canada under Canadian rules to create competition for the Canadian public.

Mr. Schwartz: Senator, the 49 per cent and the non-Canadian-owned companies competing in Canada really encompass the same issue. As a businessman, I am not particularly troubled by 49 per cent instead of 25 per cent. On the other hand, I must say that I am a Canadian nationalist and I do believe in some protection of Canadian ownership for Canadians. I would find the current level of 25 per cent restriction very easy to endorse, and let me tell you why. The United States has a restriction of 25 per cent foreign ownership of an airline, and so does every country in the G7 — in fact, I am told, so does every country in the G20. If that is the case, I do not know why we would want to raise that barrier unilaterally. I would be in favour of staying at the 25 per cent limit rather than raising it to 49 per cent; but it is not a competition issue, it is a policy issue.

contredit procuré à bon nombre d'entre nous deux mois des plus animés. Je crois comprendre que la partie n'est pas terminée, tant s'en faut.

J'ai trois ou quatre questions à poser dans des domaines qui me préoccupent. Au départ, je tiens à vous demander si vous vous opposez de façon fondamentale aux propositions du Bureau de la concurrence ou si, de façon générale, vous êtes d'accord avec ses suggestions ou avec les principes qui les sous-tendent.

M. Schwartz: De façon générale, je suis d'accord avec l'intention des suggestions, c'est-à-dire que nous devons miser sur un contexte concurrentiel riche.

Aujourd'hui, les deux principaux transporteurs aériens partagent environ 80 p. 100 du trafic intérieur. Il y a cinq ans, les affréteurs et les transporteurs régionaux ne comptaient que pour environ 5 p. 100 du trafic intérieur. Au cours des dernières années, il ont connu une croissance de 20 p. 100. C'est eux qui sont responsables de la concurrence, non seulement au Canada, mais aussi partout dans le monde. Ce que nous devons faire, c'est de nous assurer que ces transporteurs à bon marché aient la possibilité de réussir et de grandir. L'industrie en bénéficiera, et c'est d'eux uniquement que la concurrence viendra. Voilà le principal élément de l'opinion du Bureau de la concurrence, et je suis d'accord.

Comme je l'ai indiqué dans ma déclaration préliminaire, voilà qui va à l'encontre de la proposition d'Air Canada de créer un nouveau transporteur à bon marché pour faire concurrence dans ce segment précis.

Le sénateur Forrestall: Puis-je maintenant vous entendre au sujet de l'allocation ou du partage des créneaux?

M. Schwartz: Sur ce point, je pense que le Bureau de la concurrence est sur la bonne voie. On aura beau évoquer toutes les formes d'accès possibles, les avions ne peuvent atterrir que si des créneaux ou des portes sont prévus pour eux. On doit donc prévoir un partage équitable à ce chapitre.

Le sénateur Roberge: J'aimerais maintenant aller plus en détail et obtenir que vous fassiez connaître vos vues aux membres du comité à propos d'une éventuelle participation étrangère à 49 p. 100, de la sixième liberté possible et du transporteur non canadien ou américain qui, par exemple, mènerait ses activités au Canada en vertu de règles canadiennes pour faire profiter le public canadien de la concurrence.

M. Schwartz: La question des 49 p. 100 et des sociétés non canadiennes menant leurs activités au Canada relève en réalité du même enjeu. À titre d'homme d'affaires, je ne suis pas particulièrement préoccupé par l'imposition d'une limite de 49 p. 100 plutôt que de 25 p. 100. En revanche, je dois préciser que je suis un nationaliste canadien et que je crois en l'octroi d'une certaine protection de la propriété canadienne pour les Canadiens. Pour moi, la restriction de 25 p. 100 qui existe aujourd'hui est très facile à appuyer. Permettez-moi de vous dire pourquoi. Aux États-Unis, on impose une restriction de 25 p. 100 à la participation étrangère dans une compagnie aérienne, et c'est ainsi dans chacun des pays du G7 — en fait, la même situation s'applique, me dit-on, dans chacun des pays du G20. Si tel est le cas, je ne vois pas pourquoi nous voudrions hausser cette limite de

As for the sixth freedom, that is a form of cabotage, and I feel very strongly about this. I am perfectly willing to have cabotage in Canada. It is a great way to support competition, so long as we have the exact same opportunity in any country to whom we give cabotage. Why should we allow United States airplanes, with U.S. crews, buying U.S. fuel, doing their maintenance in the U.S., to hop into Canada, carry passengers around in our country, hop back at night to their country, and leave nothing here for Canadian jobs or Canadian employees? There must be a balancing between competition and jobs and the sustainability of an industry that we own in our country. So I am for cabotage provided that it is mutual. I know that that is a little self-serving, because it is not likely to be mutual, but notwithstanding that I think my answer is the correct one.

Senator Spivak: The Competition Commissioner said that the Canadian carrier proposal was more important in fostering competition than all of the other proposals that he made. He is saying that there are serious and significant concerns about competition, that competition will be substantially lessened if there is a dominant carrier, and he points out very persuasively why. I wonder if you agree with that?

There is a mass of legislation and regulations being proposed to make competition a reality. I am sure you know all of them, not only the surrendering of the slots, but returning airport facilities to the proper authorities for allocation; changing the way the airlines pay for airport services; ensuring that any new airline competitors are able to purchase the dominant carrier's frequent flying points; changing the method of calculating agents' commissions; offering to transfer surplus planes to any new entrants; the possible divestiture of regional carriers; ensuring that new or expanding airlines are able to interline and code-share with the dominant airline; and, of course, there is predatory pricing.

What is your view on the commissioner's assertion that the Canadian carrier proposal is more important than even all of those regulations put together, in terms of ensuring competition?

Mr. Schwartz: I have two comments. The Canadian carrier proposal must be taken in context. His view is that only competition counts — no other issue; just competition counts. I believe there are other issues to be balanced by Parliament. The crux of his view is what you said, that he believes there is a

façon unilatérale. Je suis favorable au maintien de la limite actuelle de 25 p. 100 plutôt qu'à sa majoration à 49 p. 100. Cependant, il s'agit non pas d'un enjeu concurrentiel, mais bien plutôt d'une question stratégique.

Par ailleurs, je suis très fortement en faveur de la sixième liberté, qui constitue une forme de cabotage. Je suis tout à fait disposé à ce qu'on pratique le cabotage au Canada. Il s'agit d'un excellent moyen de soutenir la concurrence, tant et aussi longtemps que les pays auxquels nous conférons des privilèges de cabotage nous garantissent exactement les mêmes possibilités. Pourquoi devrions-nous autoriser des avions américains, qui font appel à des équipages américains, achètent du carburant aux États-Unis et font leur entretien aux États-Unis, à faire escale au Canada, à transporter des passagers sur notre territoire pour revenir chez eux la nuit tombée en ne faisant rien ici pour les emplois ou les employés canadiens? On doit établir un équilibre entre la concurrence, les emplois et la viabilité d'une industrie qui nous appartient dans notre pays. Je suis donc favorable au cabotage à condition qu'il soit mutuel. Je sais que ma réponse est quelque peu intéressée puisqu'il est peu probable que le cabotage sera mutuel. Malgré tout, je pense que ma réponse est la bonne.

Le sénateur Spivak: Le commissaire de la concurrence a déclaré que la proposition relative à un transporteur canadien seulement ferait bien davantage pour favoriser la concurrence que toutes les autres propositions qu'il a formulées. Ce qu'il dit, c'est que la concurrence soulève de graves et importantes préoccupations et que, à supposer qu'on se retrouve avec un transporteur dominant, la concurrence sera considérablement réduite. Il explique pourquoi de façon très convaincante. Je me demande si vous êtes d'accord avec lui.

Pour faire de la concurrence une réalité, on propose une multitude de lois et de règlements. Je suis certaine que vous les connaissez toutes, non seulement celles qui concernent les créneaux, mais aussi celles qui ont trait à la restitution des installations aéroportuaires aux autorités compétentes aux fins de l'allocation, à la modification du mode de paiement des services aéroportuaires par les compagnies aériennes, aux mesures prises pour faire en sorte que tout nouveau transporteur aérien concurrent soit en mesure d'acheter les points de grand voyageur du transporteur dominant, à la modification de la méthode de calcul des commissions des agents, à la cession des avions excédentaires aux éventuels nouveaux arrivants, au dessaisissement possible des transporteurs régionaux, aux mesures prises pour faire en sorte que les nouveaux transporteurs ou ceux qui prennent de l'expansion soient en mesure de conclure des accords de trafic mutuel ou de partage des codes de vol avec la compagnie aérienne dominante et, bien entendu, à l'établissement de prix abusifs.

Comment réagissez-vous à l'assertion du commissaire selon laquelle la position de Canadien est plus importante que tous ces règlements, même mis ensemble, pour assurer la concurrence?

M. Schwartz: Je ferai deux commentaires. La proposition relative au transporteur canadien seulement doit être située en contexte. Aux yeux du commissaire, seule la concurrence compte — à l'exclusion de toute autre question. Il n'y a que la concurrence. À mon avis, il y a d'autres enjeux que le Parlement

massive lessening of competition if you put these two airlines together. I actually do not think so, because there is competition and then there is competition. Today we have competition between two airlines that bang head-on against each other extensively; but what they do is fly at the same time to the same place. More than 70 per cent of flights in Canada go to the same destination at the same time, to try to keep market share. That is not competition that is good for Canadians. It does not get you choice of departure times, it does not get you more non-stop service to U.S., European and other cities, because you cannot combine the traffic of the two together, and it certainly does not get you better prices.

I have spoken across this country to rooms of five people and rooms of 500 people, and I usually ask, "Put up your hand if you think ticket prices are low or even reasonable in Canada," and I rarely — almost never — get anyone who puts up his or her hand. The form of competition we have is not very effective for the consumer.

Senator Spivak: So the bottom line is that you are not in favour of the Canadian carrier proposal, or anything that looks like the Australian system. Is that your view?

Mr. Schwartz: I do not know what the Australian system is, so I cannot comment.

Senator Forrestall: Would it be possible to have a copy of your pro forma balance sheet that would indicate to us how you will work towards the merger of your cash positions and whatnot? It would be helpful for myself at least — and I am sure for others — if that could reflect the percentage involvement of the various players. Is that possible at this stage of the negotiations?

Mr. Schwartz: There is a securities law issue there. We have not provided any pro formas or forecasts to the public while we are making this offer. There may be that issue. If we can do it in the privacy of the Senate, I would be more than happy. However, I can answer your question in a very simple way. Onex would own 31 per cent of the airline, and the Canadian public would own 69 per cent of the airline. I am not sure I have answered your question.

Senator Forrestall: No, you have not. However, I appreciate your limitations. My concern is fleet replacement. We have many ageing pieces of equipment out there. How would you intend to merge the existing fleets? Would you try to sell off the older aircraft, looking at total renewal within, say, ten years? How would you face that?

doit mettre dans la balance. L'essentiel de son argumentation, ainsi que vous l'avez mentionné, est que la fusion de deux transporteurs aériens entraînerait une diminution massive de la concurrence. Je ne suis pas de cet avis parce qu'il y a concurrence et concurrence. Aujourd'hui, les deux compagnies aérienne se livrent concurrence en se menant l'un l'autre une lutte sans merci. La réalité, c'est qu'ils se rendent tous deux au même endroit et en même temps. Au Canada, plus de 70 p. 100 des vols se concentrent sur les mêmes destinations et les mêmes créneaux horaires. C'est ce qu'on doit faire pour tenter de conserver sa part du marché. Cette forme de concurrence n'est pas avantageuse pour les Canadiens. Elle ne vous assure pas un choix d'heures de départ, elle ne vous assure pas plus de vols directs vers des villes américaines, européennes ou autres puisqu'il n'est pas possible d'intégrer le trafic de l'un et l'autre transporteurs. Il est certain que cette forme de concurrence ne garantit pas de meilleur prix.

Aux quatre coins du pays, j'ai pris la parole devant des auditoires de cinq et de 500 personnes. Habituellement, je pose la question suivante: «Levez la main si, à votre avis, le prix des billets est peu élevé ou même raisonnable au Canada.» Il est rare que quiconque lève la main. En fait, cela ne se produit presque jamais. La forme de concurrence dont nous bénéficions n'est pas très avantageuse pour le consommateur.

Le sénateur Spivak: En résumé, vous n'êtes donc pas favorable à la proposition relative au transporteur canadien seulement ni à tout ce qui pourrait ressembler au système australien. Est-ce bien là votre opinion?

M. Schwartz: Je ne connais pas le système australien. Je ne peux donc pas me prononcer sur cette question.

Le sénateur Forrestall: Pourrions-nous obtenir une copie de votre bilan pro forma pour avoir une idée du moyen que vous prendrez pour fusionner vos positions de trésorerie respectives et le reste? Un tel document, dans la mesure où il donnerait une idée de la participation en pourcentage des divers intervenants, serait utile pour moi tout au moins — et, j'en suis certain, pour d'autres. La chose est-elle possible à ce stade des négociations?

M. Schwartz: Une question liée aux lois sur les valeurs mobilières se pose ici. Pendant que l'offre est sur la table, nous n'avons pas rendu publics de bilans ni de prévisions pro forma. Un tel problème risque de se poser. Si nous pouvons le faire dans le secret du Sénat, je vous obligerai avec plaisir. Cependant, je puis répondre à votre question de façon très simple. Onex détiendrait 31 p. 100 du transporteur aérien, et le public canadien, 69 p. 100. Je ne suis pas certain d'avoir répondu à votre question.

Le sénateur Forrestall: Non, vous n'y avez pas répondu. Cependant, je comprends les réserves que vous devez vous imposer. Ma préoccupation a trait au renouvellement du parc aérien. Nous avons bon nombre d'appareils qui vieillissent. Comment vous y prendriez-vous pour fusionner les deux parcs existants? Chercheriez-vous à vendre les appareils plus âgés pour procéder à un renouvellement total dans un délai de dix ans, par exemple? Comment vous y prendriez-vous?

Mr. Schwartz: It would be by putting these two airlines together and pulling apart that duplication of flights. There are excess aircraft. Generally, Air Canada's fleet is much more modern and newer, and Canadian's is older and weaker. We would eliminate two types of aircraft on the Air Canada side that are very old and quite inefficient, and two types of aircraft on the Canadian side.

I can give you the types of aircraft, if you wish.

That process will take about two and a half years, because you will have re-certification of mechanics and pilots and that will take some time. However, when you are finished with that, you will have a more homogeneous fleet than either airline has today, which means lower maintenance costs, and you will be running, on balance, a much newer fleet.

For instance, for a flight from Toronto to Winnipeg, there will be a DC-9 flying side by side with a 737 — two old, narrow-bodied aircraft. When you get rid of them, you will be putting on a wide-bodied 767, which has a lower fuel burn, a lower crew cost, and a lower ground-handling cost; it is a more modern aircraft available for passengers and has the same, or roughly the same, number of seats as the two inefficient planes combined had.

There is an opportunity to move to a newer fleet without a significant amount of capital expenditure. In the first couple of years, you will be bringing capital back into the airline as you get rid of some of the older aircraft.

Senator Finestone: Mr. Schwartz, I have found the questions and answers today to be of great interest. You have pointed out that your group can stand behind the fact that you are Canadians, that you have a commitment to buy Canadian goods and services, and especially when Canadian products are the best in the world, and here you are speaking about the replacement of the fleet.

I should like to know what has happened with the commitment that Canadian undertook to purchase the Brazilian Embraer jet. I believe that case is before the WTO on predatory financing.

Since Dassault Aviation of France has purchased 23 per cent of the Brazilian aircraft manufacturing company, what implication does that have? As you speak about replacing an ageing fleet and integrating a new and more homogeneous group of aircraft, so that your servicing costs will be better, where and how do you plan to use this Brazilian set of jets? How many are there? What is the cost, and is that included in your price?

Mr. Schwartz: Let me start with the simplest statement. The Bombardier regional jet is the best regional jet in the world today. It was not Canadian Airlines, it was InterCanadian, which is not owned by Canadian Airlines, that bought the Embraer.

M. Schwartz: Il suffirait de fusionner les deux compagnies aériennes et de mettre un terme au dédoublement des vols. Il y a trop d'appareils. En général, le parc aérien d'Air Canada est beaucoup plus moderne et récent, tandis que celui de Canadien est plus vétuste et moins solide. Nous éliminerions deux types d'appareils qui font partie du parc d'Air Canada qui sont très vieux et relativement inefficients, et nous ferions la même chose du côté de Canadien.

Si vous le voulez, je peux vous mentionner les types d'appareils.

Le processus s'étendra sur environ deux ans et demi: en effet, il faudra certifier de nouveau les mécaniciens et les pilotes, et cela prendra un certain temps. À terme, cependant, on aura affaire à un parc plus homogène que celui que possèdent aujourd'hui l'un et l'autre transporteurs, ce qui se traduira par des frais d'entretien réduits. Dans l'ensemble, le parc aérien sera aussi bien plus moderne.

Pour un vol Toronto-Winnipeg, par exemple, on retrouvera un DC-9 volant côte à côte avec un 737 — deux vieux appareils à fuselage étroit. Une fois qu'on les aura mis au rancart, on fera appel à un 767 à fuselage large, qui consomme moins de carburant en plus de générer des coûts d'équipage et des frais d'escale moins élevés. Il s'agit d'un appareil de passagers plus moderne qui compte le même nombre de sièges — ou peu s'en faut, que les deux appareils inefficients réunis.

On pourra ainsi se doter d'un parc plus moderne sans consentir de dépenses en immobilisations majeures. Au cours des deux ou trois premières années, on réinjectera des capitaux dans le transporteurs en se débarrassant de certains des appareils désuets.

Le sénateur Finestone: Monsieur Schwartz, les questions et les réponses d'aujourd'hui me semblent d'un grand intérêt. Vous avez indiqué que les membres de votre groupe sont résolument Canadiens, qu'ils sont déterminés à acheter des biens et des services canadiens, surtout lorsqu'ils sont les meilleurs au monde, et voilà que vous faites allusion au renouvellement du parc.

J'aimerais savoir ce qu'il advient de l'engagement de Canadien d'acheter le jet brésilien Embraer. Je crois savoir que le dossier est aujourd'hui devant l'OMC pour financement abusif.

Quelles sont les répercussions de l'achat par Dassault Aviation de France de 23 p. 100 de l'avionnerie brésilienne? Vous évoquez le renouvellement d'un parc vieillissant et l'intégration d'un nouveau groupe d'appareils plus homogène, grâce auquel vous pourrez réduire vos frais de service. Quelle utilisation entendez-vous faire des jets brésiliens? Combien y en a-t-il? Quel en sera le coût? En avez-vous tenu compte dans le prix que vous avez fixé?

M. Schwartz: Permettez-moi de débiter par la plus simple déclaration possible. Le jet régional de Bombardier est aujourd'hui le meilleur jet régional du monde. C'est non pas les Lignes aériennes Canadien, mais bien plutôt InterCanadien, qui n'appartient pas aux Lignes aériennes Canadien, qui a acheté les jets Embraer.

My understanding, and this is second-hand and I may not be entirely right, is that InterCanadian had real financial issues before it and Embraer really bought the sale with financing that commercially did not make sense. I have said before, and I repeat again, that I think that was dumb. I think that InterCanadian should do anything they can to not take delivery of those planes, and they should be buying Canadian.

Senator Finestone: I think Senator Forrestall asked you about InterCanadian and whether their purchases implicated Canadian and, if so, where those planes fit in.

Mr. Schwartz: If that was his question, my response is that InterCanadian bought those aircraft. InterCanadian is not owned or controlled by Canadian Airlines. It interconnects with Canadian and Canadian has a significant amount of influence on it. If we were in control of the combined airlines, we would do everything possible to influence InterCanadian to not take delivery of the Embraers but to instead buy Bombardier regional jets, which were the right plane in the first place.

Companies that make decisions on the wrong goods and services for the right financial reason almost always make a mistake. That is exactly what I think InterCanadian did.

Senator Callbeck: Mr. Schwartz, in your document, "Commitments to Canadians", you have made some commitments regarding fares and service. I am particularly concerned about this subject and your commitments to smaller communities, as I come from Atlantic Canada.

You speak about guaranteeing that public fares will not increase in the next five years except for increases in inflation, fuel and landing fees. Does "published fares" mean the regular fare? Are you making a commitment that we will have the seat sales and all the discounted fares? My understanding is that 90 per cent of people travel on the discounted fares.

Mr. Schwartz: We have made two commitments. First, on published fares, as you have said; second, to continue seat sales at the same level of discount that people enjoy today.

Senator Callbeck: After five years, what is to hinder those prices from going sky high?

Mr. Schwartz: Nothing is to hinder them from going sky high except good common sense and good business practice. It is like comparing our proposal for the next five years to perfection. Instead, compare it to reality, which is that, today, there is no protection whatsoever and fares have risen at 150 per cent of the rate that we are trying to protect for five years.

Si je comprends bien — il s'agit d'information indirecte, et j'ai peut-être tort —, InterCanadien était aux prises avec de graves difficultés financières, et la société Embraer a littéralement «acheté» la vente en octroyant des conditions de financement injustifiables sur le plan commercial. À mon avis — je l'ai dit, et je le répète —, c'était stupide. Je pense qu'InterCanadien devrait tout mettre en oeuvre pour ne pas prendre possession de ces avions et acheter plutôt des appareils canadiens.

Le sénateur Finestone: Je pense que le sénateur Forrestall vous interrogeait à propos d'InterCanadien et vous demandait si l'achat des appareils en question engageait Canadien. Le cas échéant, où ces avions cadrent-ils?

M. Schwartz: Si c'était là sa question, ma réponse est que c'est InterCanadien qui a acheté les aéronefs en question. InterCanadien n'appartient pas aux Lignes aériennes Canadien et n'est pas contrôlé par elles. InterCanadien assure des liaisons avec Canadien, et Canadien exerce une influence considérable sur la société. Si nous contrôlions les compagnies aériennes fusionnées, nous ferions l'impossible pour inciter InterCanadien à ne pas prendre possession des appareils Embraer et à acheter plutôt des jets régionaux de Bombardier, qui étaient le bon choix depuis le début.

Les sociétés qui prennent des décisions relatives aux mauvais biens et services pour les bonnes raisons financières se trompent presque toujours. Je pense que c'est précisément ce qu'a fait InterCanadien.

Le sénateur Callbeck: Dans votre document intitulé «Les engagements aux Canadiens», monsieur Schwartz, vous contractez certains engagements relatifs aux tarifs et aux services. Cette question et vos engagements envers les petites collectivités me préoccupent tout particulièrement puisque je viens de la région de l'Atlantique.

Vous dites garantir que les tarifs publiés n'augmenteront pas au cours des cinq prochaines années, sauf pour tenir compte de l'inflation et de la majoration des coûts du carburant et des frais d'atterrissage. «Tarifs publiés» est-il synonyme de «tarifs réguliers»? Vous engagez-vous à continuer d'offrir des ventes de sièges et à reconduire tous les tarifs réduits? Je crois comprendre que 90 p. 100 des voyageurs optent pour les tarifs réduits.

M. Schwartz: Nous avons pris deux engagements. Le premier concerne les tarifs publiés, ainsi que vous l'avez mentionné; le deuxième a trait aux ventes de sièges, qui donneront droit aux mêmes rabais qu'aujourd'hui.

Le sénateur Callbeck: Après cinq ans, qui peut nous dire que les prix ne vont pas augmenter en flèche?

M. Schwartz: Rien ne les empêchera de monter en flèche, sinon le sens commun et le sens des affaires. C'est un peu comme si on comparaît la proposition que nous faisons pour les cinq prochaines années à la perfection. On devrait plutôt la comparer à la réalité, c'est-à-dire qu'il n'existe aujourd'hui aucune forme de protection et que les tarifs ont augmenté pour s'établir à 150 p. 100 de ceux que nous cherchons à protéger pour une période de cinq ans.

It is impossible to make guarantees that will go on forever without a limit. What we have tried to do is say that there is a two-year integration period and this fare protection will go on for five years, which is well beyond the two-year integration. There is a significant amount of time for government, the Transportation Agency, Parliament, anyone to act in any way that they would feel is appropriate to create new protection as we come up to that five years if that is what people feel is needed.

What we have done is get us through a long transition where we know where we stand. That is the first time in airline history where we will know where we stand for the next five years.

Senator Callbeck: On the other commitment, the quality service, what does that mean? Are you saying that, for example, in Prince Edward Island we would have the same number of flights coming into the island as we have now? What is your commitment?

Mr. Schwartz: It is not just the number of flights, it is the number of available seats and the type of aircraft. In some small communities today, the airlines are flying in Beech 19s, very small aircraft. However, when each of them only has the density to fly a Beech 19, you then combine these two airlines together. You now have a unified airline that has the density to put on a Dash 38, or in a big city, Toronto or Winnipeg, you go from a DC-9/737 to a 767. In the small communities you can upgrade the form of aircraft by combining density and that is a significant opportunity.

I was in Saint John and we were talking about this issue of how many flights. Someone stood up in the audience and said, "Mr. Schwartz, you don't get it. We have 13 flights a day from Saint John to Halifax. We don't need anything like that. What we need is flights at the right times, not wing tip to wing tip. We need to know that we have non-stop to Toronto, that Halifax will have direct access into the U.S. and maybe pre-customs clearance." There are many issues that can help small communities far beyond just the number of flights.

The number of seats available for people to fly should be about the same. There should not be a lessening of service. As you know better than I do, a small community's economic development, or part of it, rests on having aircraft service available.

Senator Callbeck: I understand what you are saying, because on Prince Edward Island we have 12 flights a day coming in and out. Air Nova has six flights and InterCanadian has about five, and they leave about 15 minutes apart. In other words, as long as the traffic is there, there would at least six flights.

Il est impossible de donner des garanties qui s'appliqueront sur une période indéfinie. Ce que nous avons voulu faire, c'est indiquer qu'il y a aura une période d'intégration d'une durée de deux ans et que la protection des tarifs s'étendra sur une période de cinq ans, soit bien au-delà de la période d'intégration de deux ans. Si, lorsque l'échéance de cinq ans se rapprochera, le gouvernement, l'Office des transports du Canada, le Parlement ou quiconque souhaite prendre des mesures jugées appropriées pour créer de nouvelles protections, à supposer que ce soit là ce que les gens souhaitent, ils auront largement le temps de le faire.

Ce que nous avons fait, c'est établir une longue période de transition, pour bien mettre cartes sur table. Dans l'histoire de l'industrie aérienne, c'est la première fois que nous saurons à quoi nous en tenir pour une période de cinq ans.

Le sénateur Callbeck: Passons maintenant à l'engagement qui concerne la qualité du service. Que cela signifie-t-il? Dites-vous, par exemple, que l'Île-du-Prince-Édouard continuera d'accueillir le même nombre de vols qu'aujourd'hui? Est-ce là le sens de votre engagement?

M. Schwartz: L'engagement porte non pas tant sur le nombre de vols que sur le nombre de sièges disponibles et le type d'aéronefs. À l'heure actuelle, les compagnies aériennes desservent certaines petites collectivités au moyen de Beech 19, soit de très petits appareils. Comme chacune n'a que la densité nécessaire à l'exploitation d'un Beech 19, il suffit de combiner les deux compagnies aériennes. Dès lors, on a affaire à une compagnie unifiée qui dispose de la densité nécessaire pour utiliser un Dash 38. Dans une grande ville comme Toronto ou Winnipeg, on passera d'un DC-9/737 à un 767. Dans les petites collectivités, on pourra faire appel à des appareils plus modernes en combinant l'intensité. C'est là une occasion importante.

Je suis allé à Saint John, où nous avons abordé la question du nombre de vols. Dans la salle, quelqu'un s'est levé et a déclaré: «Monsieur Schwartz, vous n'y êtes pas du tout. Il y a 13 vols par jour entre Saint John et Halifax. Nous n'en avons pas besoin. Ce qu'il nous faut, ce sont des vols proposés au moment stratégique, et non de vols répartis tout au long de la journée. Nous devons savoir que nous pouvons nous rendre à Toronto sans escale et que Halifax donne directement accès aux États-Unis, peut-être avec un passage en douane préalable.» Il y a, au-delà du nombre de vols, de nombreuses mesures susceptibles de venir en aide aux petites collectivités.

Le nombre de sièges disponibles pour les passagers devrait être à peu près le même. On ne devrait pas assister à une diminution du service. Comme vous le savez mieux que moi, le développement d'une petite collectivité, ou une partie de ce dernier, repose sur l'existence de services aériens.

Le sénateur Callbeck: Je comprends bien ce que vous dites puisque, à l'Île-du-Prince-Édouard, il y a douze vols quotidiens, arrivées et départs confondus. Air Nova propose six vols et InterCanadien, environ cinq, et à intervalles d'environ 15 minutes. En d'autres termes, il y aura au moins six vols à condition que le volume soit suffisant.

Mr. Schwartz: I promise you that if the traffic is there in Charlottetown, or any other community, we want to service it. The only way to make money in this business is to get seats filled. That is what we want to do.

Senator Callbeck: What happens after five years if all of a sudden the flight starts to lose money?

Mr. Schwartz: I cannot give you a commitment beyond five years. We have gone out further than anyone in the industry has ever gone. All of the opportunities for government to make some demands will be as available in five years as they are today.

It is not just a question of flying profitable flights. If you have a national franchise, as we are proposing and as it will end up in any event, no matter how you get to this, you will face that same issue. Air Canada just wants to get there by bankrupting Canadian; but it will end up in one place with one large national airline. Anyone who has a massive franchise in Canada should have an obligation and a responsibility to provide service, profitable or not, to small communities. They are part of the country.

Senator Roberge: In a press conference you answered a question related to the Star Alliance issue. You mentioned that AirCo requires a resolution of this issue to its satisfaction before the transaction is completed. If the shareholders accept your offer of November 9, Air Canada will still be responsible for those termination fees, and so will you. I cannot see how you would resolve that issue other than through legal channels. Can you comment on that, please?

Mr. Schwartz: We have legal opinions which measure one foot high. We have clear opinions that the board of Air Canada has acted improperly, beyond their fiduciary duty, beyond the scope of what is a responsible action for them in entering into that poison pill. They have no right to give away the shareholders' money in order to obtain funding to prevent a shareholder from making an offer.

November 8 is the date of the shareholders' vote. November 10 is the day we take up the shares. If Air Canada's board loses the vote on November 8, we believe they will have the good sense to rescind that before November 10. That is often the way things happen in takeover matters.

Senator Roberge: If they signed contractual agreements, they will be liable.

Mr. Schwartz: Senator, I cannot tell you if they have signed them or not. I cannot imagine that they have paid over the money. There is no breach, so why would they?

If they signed an agreement when they did not have the authority to do so, and even if we had to close, we would refuse to

M. Schwartz: Je puis vous assurer que si, à Charlottetown, ou dans toute autre collectivité, le volume est suffisant, nous proposerons des services. Dans ce secteur, la seule façon de réaliser les profits consiste à faire en sorte que des sièges soient occupés. C'est ce que nous voulons faire.

Le sénateur Callbeck: Que se passera-t-il si, dans cinq ans, le transporteur commence à perdre de l'argent?

M. Schwartz: Je ne puis m'engager au-delà de cinq ans. Sur ce plan, nous sommes déjà allés plus loin que quiconque auparavant. Dans cinq ans, le gouvernement aura tout autant qu'aujourd'hui le loisir de faire certaines demandes.

Il ne s'agit pas simplement d'exploiter des vols rentables. Lorsqu'on a affaire à une franchise nationale, comme nous proposons de le faire et comme ce sera le cas de toute façon, peu importe comment on s'y prendra, on sera confronté au problème. Air Canada veut simplement y arriver en mettant Canadien en faillite; cependant, on se retrouvera avec un important transporteur national établi à un endroit. Quiconque détient une franchise massive au Canada devrait avoir l'obligation et la responsabilité de fournir des services, rentables ou non, aux petites collectivités. Elles font partie du pays.

Le sénateur Roberge: À l'occasion d'une conférence de presse, vous avez répondu à une question portant sur la question de Star Alliance. Vous avez indiqué qu'AirCo exige que cette question soit tranchée de façon satisfaisante avant que la transaction ne soit conclue. Si les actionnaires acceptent votre offre du 9 novembre, Air Canada devra assumer ces frais de résiliation, et vous aussi. Je ne vois pas comment vous pourrez trancher cette question autrement que par des voies juridiques. Auriez-vous l'amabilité de nous faire part de vos commentaires sur ce point?

M. Schwartz: Nous avons en main une abondance d'opinions juridiques. Nous disposons d'opinions claires portant que le conseil d'administration d'Air Canada s'est comporté de façon inappropriée et a outrepassé son obligation de fiduciaire en allant au-delà de ce qui constitue une mesure raisonnable en prévoyant une pilule empoisonnée. La société n'a pas le droit de brader l'argent des actionnaires pour se munir des fonds nécessaires pour empêcher un actionnaire de présenter une offre.

Le 8 novembre est la date prévue pour le vote des actionnaires. C'est le 10 novembre que nous prendrons livraison des actions. Si le conseil d'administration perd le vote du 8 novembre, nous pensons qu'il aura le bon sens de revenir sur sa décision avant le 10 novembre. C'est souvent ainsi que les choses se passent dans les prises de contrôle.

Le sénateur Roberge: Si la société a signé des ententes contractuelles, elle sera responsable.

M. Schwartz: Sénateur, je ne puis pas vous dire si elle a ou non signé des ententes. Je n'arrive pas à imaginer qu'elle ait versé l'argent. Il n'y a pas de violation. Pourquoi le ferait-elle?

Si elle a signé une entente alors qu'elle n'avait pas le pouvoir de le faire, et même si nous devions conclure, nous refuserions de

pay it. United and Lufthansa could sue us for it and we would deal with that in Canadian courts.

Senator Roberge: I must admit that Onex has been quite successful in building enterprises in Canada. What is it that has made you so special and unique that will make you successful in this endeavour, especially when others with experience in the airline business have failed?

Mr. Schwartz: That is a good question. It is one I sometimes wake up asking myself.

We went into the airline catering business in 1985. We bought a small company with a couple of hundred million dollars in revenues and 2,000 employees. We did not know anything about the airline catering business, except we thought the food could be improved. We have built that company into the largest company in the world. It has \$2.5 billion in revenues and 27,000 employees. We serve one out of every three airline meals around the world every day.

We went into the auto parts business in 1988. We did not know anything about that business. We hired good people. We enthused them. We built an auto parts company that is the largest in the world in its sector. It has plants around the globe.

Less than four years ago, we bought Celestica from IBM. It is a company that makes computer parts and Internet equipment. We did not know anything about that business. It is a very complex, sophisticated high-tech business. It had less than \$1 billion in revenues and 1,700 employees. Today, less than four years later, it has \$7.5 billion in revenues and 22,000 employees. We have a market cap in that company alone of over \$5 billion U.S. That is because we can bring good common sense and entrepreneurial spirit to the enterprises we have. We can clear out the bureaucracy, think strategically and have new financial ideas. Our job is to ensure that the day-to-day management is the right team doing the right things.

The airline industry is a very unsuccessful industry. However, it has pockets of huge success. The Texas Pacific Group bought Continental roughly five years ago. They made \$5 billion doing it. The consortium which bought Northwest Airlines five or six years ago made several billion dollars doing it. The Swire Group has built a worldwide empire based on Cathay Pacific. It can be done, and I think it can be done in Canada. We are confident of it. We are prepared to put up our money and try.

payer. United et Lufthansa auraient alors le loisir de nous poursuivre, et l'affaire serait entendue par des tribunaux canadiens.

Le sénateur Roberge: Je dois admettre qu'Onex a obtenu un certain succès dans la création d'entreprises au Canada. Quelles sont les caractéristiques particulières et uniques qui feront que vous réussirez dans cette entreprise, particulièrement au vu de l'échec d'autres parties dans l'industrie aérienne?

M. Schwartz: C'est une bonne question. Il m'arrive parfois de me réveiller en me la posant.

Nous avons fait notre entrée dans le domaine des services de restauration aux compagnies aériennes en 1985. Nous avons acheté une petite société qui avait deux ou trois centaines de millions de dollars en revenus et 2 000 employés. Nous n'avions aucune expérience du domaine. Tout ce que nous savions, c'est que la nourriture pouvait être améliorée. Nous avons fait de cette société la plus importante société du monde. Elle a des revenus de 2,5 milliards de dollars et compte 27 000 employés. Chaque jour, dans les compagnies aériennes du monde, nous fournissons un repas sur trois.

Nous avons fait notre entrée dans le domaine des pièces d'automobiles en 1988. Nous ne savions rien du domaine. Nous avons retenu les services des bonnes personnes. Nous avons suscité leur enthousiasme. Nous en avons fait la plus importante fabrique de pièces d'autos du monde dans le secteur. Elle compte des usines aux quatre coins de la planète.

Il y a moins de quatre ans, nous avons acheté Celestica d'IBM. C'est une société qui se spécialise dans la fabrication de pièces d'ordinateurs et de matériel Internet. Nous ne savions rien du domaine. Il s'agit d'un secteur de haute technologie très complexe et raffiné. La société avait alors des revenus de moins de 1 milliard de dollars et employait 1 700 personnes. Aujourd'hui, moins de quatre ans plus tard, ces recettes s'élèvent à 7,5 milliards de dollars, et elle compte 22 000 employés. Dans cette seule société, nous détenons des valeurs boursières totalisant plus de 5 milliards de dollars U.S. Tout cela s'explique par le fait que, dans les entreprises que nous détenons, nous faisons preuve de sens commun et d'un esprit d'entreprise. Nous pouvons rationaliser la bureaucratie, penser de façon stratégique et accoucher de nouvelles idées financières. Notre travail consiste à faire en sorte que les personnes qui assurent la direction des activités au jour le jour sont celles qui conviennent pour bien faire les choses.

L'industrie aérienne a très peu de succès. Cependant, on est témoin çà et là de succès formidables. Il y a environ 5 ans, le Texas Pacific Group a fait l'acquisition de Continental. Ce faisant, il a réalisé un profit de 5 milliards de dollars. Le conglomérat qui a fait l'achat de Northwest Airlines il y a cinq ou six ans a du même coup réalisé des profits de quelques milliards de dollars. Le Swire Group a bâti un empire mondial à partir de Cathay Pacific. C'est possible, et je pense qu'on peut le faire au Canada. Nous en sommes convaincus. Nous sommes préparés à investir et à tenter le coup.

[Translation]

Senator Poulin: I appreciate your candour and I thank you for your excellent presentation which has enlightened us as to your objectives and the means you intend to employ to attain them.

[English]

This morning, Mr. Schwartz, in every daily paper there was a full-page add showing the word "Onex" in a box with a huge "X" through it. The ad asks: "What experience does this company have in running an airline?" How would you answer that question, over and above what you have just said to Senator Roberge?

Mr. Schwartz: Our job is to get the right management team in place. Onex is a very entrepreneurial company. At the parent level, we have only 30 people — that is from the receptionist to me. Our job is to have in place the right chief executive with the right support at that senior level. That is to ensure that the plan they are working toward really works.

Often, executives in the airline industry and others are so imbued in their business that they have tunnel vision, and they work, with great effort and great intelligence, toward a goal that may be slightly off kilter from it they should be.

We are good at strategy planning and finances. We have good entrepreneurial spirit. We can get rid of the bureaucracy.

I have had many complaints from people who have told me that when they have a problem, such as missing or lost baggage, they cannot find the person who is supposed to help them with it. One must become customer-centric. The only way to become customer-centric in business is to have respect for your employees and to make that respect evident. It is one's employees who reach the customer. We are committed to those things.

We have changed business after business to do that. So many companies say, "We care about customers. Customers come first." Yet, when you sit down with the chief executive and say, "Let's look at your calendar for the last year. Where have you been?", he replies, "For 200 days, I was in my office doing important work. For 35 days, I was at board meetings. For 15 days, I was doing something else." If this company is so customer focused, how come he did not have 100 days out talking to customers and employees? If you want to know what is happening on the loading dock, you have to talk to the foreman on the loading dock. Don't ask your vice-president of human resources.

We bring those things to a company, and it makes a big difference. I think we can do it here.

[Français]

Le sénateur Poulin: J'apprécie votre transparence et je vous remercie pour votre excellente présentation qui nous a permis de mieux comprendre vos objectifs et les moyens que vous comptez utiliser pour les atteindre.

[Traduction]

Ce matin, monsieur Schwartz, on trouve une page complète de publicité sur laquelle on voit le mot «Onex» dans une boîte, sur laquelle est tracé un X énorme. Sur la publicité, on lit ces mots: «Ils n'ont aucune expérience dans le bon fonctionnement d'une compagnie aérienne.» Comment réagiriez-vous à cette affirmation, outre ce que vous avez déjà dit au sénateur Roberge?

M. Schwartz: Notre tâche consiste à mettre en place l'équipe de direction qui convient. Onex est une société très axée sur l'esprit d'entreprise. Au niveau de la société mère, il n'y a que 30 personnes — de la réceptionniste jusqu'à moi. Notre travail consiste à choisir le bon président-directeur général et à lui assurer le soutien dont il a besoin au niveau de la direction. Ainsi, on s'assurera que le plan que l'équipe met au point donnera de bons résultats.

Souvent, les cadres de l'industrie aérienne et d'autres personnes ont le nez collé de si près à leurs affaires qu'ils en perdent de vue le portrait d'ensemble, de sorte qu'ils consacrent de grands efforts et leur grande intelligence à la réalisation d'un but légèrement différent de ce qu'il devrait être.

Nous sommes doués dans le domaine de la planification stratégique et des finances. Nous sommes animés par un solide esprit d'entreprise. Nous pouvons supprimer la bureaucratie.

De nombreuses personnes ont dit que, en cas de problèmes, par exemple une valise manquante ou perdue, elles n'arrivent pas à trouver la personne qui est censée leur venir en aide. On doit s'orienter vers le client. Dans le domaine des affaires, le seul moyen d'y parvenir consiste à respecter ses employés et à faire en sorte que ce respect se sente. Ce sont les employés qui sont en contact avec le client. Sur ce plan, nous prenons des engagements.

Nous avons transformé une entreprise après l'autre. Nombreuses sont celles qui déclarent: «Les clients sont au coeur de nos préoccupations. Les clients passent en premier.» Pourtant, lorsqu'on pose au président-directeur général la question suivante: «Où avez-vous été au cours de la dernière année? Regardons votre emploi du temps», il réplique: «Pendant deux cents jours, j'ai effectué du travail important à mon bureau. Pendant 35 jours, j'ai assisté à des réunions du conseil d'administration. Pendant 15 jours, j'ai fait autre chose.» Si cette entreprise est si centrée sur le client, comment se fait-il qu'il n'ait pas passé cent jours à parler à des clients et des employés? Lorsqu'on veut savoir ce qui se passe sur le quai de chargement, on s'adresse au contremaître du quai de chargement. Inutile de poser des questions au vice-président des ressources humaines.

Voilà ce que nous apportons à une société, et les résultats sont probants. Je pense que nous pouvons faire la même chose dans le cas qui nous occupe.

Senator Poulin: Mr. Schwartz, in your presentation you repeated several times, "I am a businessman." However, at the outset of your presentation, you spoke about your two concerns, service and affordability. As you said, you heard this from coast to coast from Canadians to whom you listened and spoke. How will your CEO and board merge these two objectives, when sometimes they are in conflict with one another?

Mr. Schwartz: They can seem to be that way, senator. However, I never accept from our executives that they are in conflict. An executive may tell me, "Mr. Schwartz, you are pushing me on quality, but you want more profitability. We cannot do both. Which do you want?"

Either he does not get it or I have to convince him to change, because the only way to get profitability is to get quality and safety in the workplace. Those issues, which seem to cost something, are what drive profitability.

The same is true here. You have a cost structure with overlapping of the airlines because they are flying wing tip to wing tip on all these flights. That cost is being borne in ticket prices. If you pull it apart, you can get costs under control. It is the same as running a household, a small business, or a huge business. If you cannot get your costs under control, you cannot bring your prices down. That is why they are stuck in this paradigm of high costs and high prices. We can change that paradigm; we can get costs down. We can control prices at the beginning, and then start to drive prices down.

Senator Poulin: Mr. Schwartz, I am from the small community of Sudbury in Northern Ontario. I know that people in Northern Ontario are extremely concerned about the accessibility and affordability of the air service that is necessary for all business and public service people.

In the last few years, we have seen a number of small, low-cost carriers fail. What will stop Onex from driving small competitors out of business very quickly?

Mr. Schwartz: Senator Spivak talked about predatory pricing. Predatory pricing is illegal in our country. If a new airline engaged in predatory pricing, it would be stopped and it would pay the penalty for it.

There are a number of things that the government should consider as protection for small communities. Small communities are a significant issue in this country. Many people do not want to move to another place; many people are happy where they are. That does not mean that they are not entitled to have this service.

Senator LeBreton: Mr. Schwartz, you have touched on the issue of foreign ownership. I have no difficulty with lifting the 10 per cent ownership restriction. I know why it was introduced

Le sénateur Poulin: Dans votre exposé, monsieur Schwartz, vous avez répété à quelques reprises: «Je suis un homme d'affaires.» Au tout début, cependant, vous avez évoqué deux de vos préoccupations, à savoir le service et l'abordabilité. Comme vous l'avez indiqué, les Canadiens d'un océan à l'autre que vous avez écoutés et qui vous ont parlé vous l'ont répété. Comment le PDG et le conseil d'administration peuvent-ils concilier ces deux objectifs, étant donné qu'ils sont parfois en conflit l'un avec l'autre?

M. Schwartz: Sénateur, on peut avoir l'impression qu'ils le sont. Cependant, je n'accepte jamais que nos cadres se retrouvent engagés dans un conflit. Il est possible que l'un d'entre eux me dise: «Monsieur Schwartz, vous voulez que je me concentre sur la qualité, mais vous voulez plus de rentabilité. Nous ne pouvons avoir les deux. Que choisissez-vous?»

Ou bien il ne comprend rien, ou bien je dois le convaincre de changer, parce que la seule façon d'accéder à la rentabilité est d'assurer la qualité et la sécurité en milieu de travail. Ces aspects qui donnent l'impression d'engendrer des coûts sont ce qui entraîne la rentabilité.

Le même raisonnement s'applique ici. Le dédoublement des activités des compagnies aériennes, dont les appareils volent côte à côte, se caractérise par une structure de coûts particulière. Ces coûts se répercutent dans le prix des billets. En mettant un terme à cette situation, on peut maîtriser les coûts. Le même raisonnement s'applique au fonctionnement d'un foyer, d'une petite entreprise ou d'une entreprise énorme. On ne peut abaisser les prix que si on maîtrise les coûts. Voilà pourquoi nous sommes aujourd'hui englués dans le paradigme des coûts et des prix élevés. Nous devons modifier le paradigme; nous ne pouvons abaisser les coûts. Nous pouvons maîtriser les coûts dès le départ et commencer à abaisser les prix.

Le sénateur Poulin: Monsieur Schwartz, je viens de la petite ville de Sudbury, dans le nord de l'Ontario. Je sais que la question de l'accessibilité et de l'abordabilité du service aérien nécessaire à l'ensemble des gens d'affaires et des fonctionnaires préoccupe au plus haut point les résidents du nord de l'Ontario.

Au cours des dernières années, nous avons été témoins de l'échec d'un certain nombre de petits transporteurs à bas prix. Qu'est-ce qui empêchera Onex d'acculer très rapidement à la faillite ses plus petits concurrents?

M. Schwartz: Le sénateur Spivak a fait allusion à l'établissement de prix abusifs. Dans notre pays, cette pratique est illégale. Une nouvelle compagnie aérienne qui adopterait de telles pratiques aurait tôt fait de se faire arrêter et devrait en payer le prix.

Il y a un certain nombre de mesures que le gouvernement devrait envisager pour assurer la protection des petites collectivités. Dans notre pays, elles constituent un enjeu de taille. Nombreux sont ceux qui ne veulent pas s'établir ailleurs; nombreux sont ceux qui sont heureux là où ils vivent. On ne doit pas en conclure qu'ils n'ont pas droit à ce genre de services.

Le sénateur LeBreton: Monsieur Schwartz, vous avez dit un mot de la question de la propriété étrangère. La levée de la restriction à la propriété de 10 p. 100 ne me pose aucun

over a decade ago, but I believe the 10 per cent restriction now only serves to keep boards of directors in place forever.

My concern was raised by the Consumers' Association of Canada, when they appeared before this committee, and has to do with regional services and consumers. You have addressed the 25 per cent foreign ownership issue. Do you think the 25 per cent limit on foreign ownership should be raised in order to provide better service to regions that may suffer?

Mr. Schwartz: I would have difficulty with raising the 25 per cent foreign ownership limit if other countries would not do the same for us. In terms of pure competition, letting foreigners have a stake in providing airline service does not bother me. On the other hand, the one place where I cannot envision foreigners doing anything is in the small communities. You often have to operate an unprofitable route to the small communities because you have been given a large franchise. It is very unlikely that foreigners would run those small routes. They want to take the cream off the top, which is the big routes. However, if foreigners would provide service to small communities, I would not be troubled by raising the limit.

Senator LeBreton: I was thinking specifically of the eastern seaboard.

Mr. Schwartz: Yes. I would not be troubled by that.

Senator Fairbairn: Mr. Schwartz, I am particularly interested in the emphasis that you have been placing on regional difficulties. I come from Lethbridge, Alberta, a region of huge distances and very small communities. This complicated merger debate is causing great anxiety in small cities, not just for the travelling public, but for the small airports, which in many cases rely on day-to-day, flight-to-flight, revenues for their existence.

In your statement today, as well as in your paper "Commitments to Canadians", you have indicated that you will maintain air service in the smaller communities at some level for five years. Your statement today also underlined the desire to open up competition, and you mentioned WestJet, PemAir and Trillium Air. If at the end of the five-year period the competition has not moved in, is there a commitment in your proposal that communities that are now served will not be left without the only vital communications link they have left?

Mr. Schwartz: We have not made a commitment beyond five years and I do not think it is reasonable to make commitments beyond that period of time. However, your point is exactly right. Although I do not want to speculate on what the outcome would be if we reached that point, I would be very happy at that time to consider renewal of those commitments or any form of

problème. Je sais pourquoi la mesure a été introduite il y a dix ans, mais je pense que cette restriction ne sert aujourd'hui qu'à maintenir les conseils d'administration éternellement en poste.

La question qui me préoccupe a été soulevée par l'Association des consommateurs du Canada, à l'occasion de sa comparution devant le comité. Elle a trait aux services et aux consommateurs dans les régions. Vous avez évoqué la question de la limite de 25 p. 100 imposée à la propriété étrangère. Pensez-vous qu'on devrait hausser cette limite pour assurer de meilleurs services dans les régions qui risquent d'être touchées?

M. Schwartz: Je n'aurais aucune objection à ce qu'on élève la limite de 25 p. 100 imposée à la propriété étrangère à condition que les autres pays nous rendent la pareille. Sur le plan de la concurrence pure, le fait qu'on donne à des étrangers la possibilité de fournir des services aériens me laisse froid. Si, par ailleurs, il existe un endroit auquel je n'arrive pas à imaginer que les étrangers puissent s'intéresser, c'est bien les petites collectivités. Il arrive souvent qu'on doive exploiter une route peu rentable vers de petites collectivités en échange d'une franchise importante. Il est très peu probable que les étrangers exploitent de telles petites routes. Ils voudront plutôt exploiter ce qu'il y a de plus rentable, et ce sont les grandes routes. Si, en revanche, les étrangers s'engageaient à assurer les services aux petites collectivités, je n'aurais aucune objection à ce qu'on hausse la limite.

Le sénateur LeBreton: Je songeais en particulier à la côte Est.

M. Schwartz: Oui. Cela ne me préoccuperait pas outre mesure.

Le sénateur Fairbairn: Monsieur Schwartz, j'ai été particulièrement intéressée par l'accent que vous avez mis sur les difficultés régionales. Je viens de Lethbridge, en Alberta, région où les distances sont colossales, et les collectivités, très petites. Dans les petites villes, la complexité de ce débat sur la fusion soulève de vives inquiétudes, non seulement auprès des voyageurs, mais aussi des petits aéroports dont la survie, dans de nombreux cas, dépend des revenus générés au jour le jour, d'un vol à l'autre.

Dans votre déclaration d'aujourd'hui aussi bien que dans votre document intitulé «Les engagements aux Canadiens», vous avez déclaré que vous maintiendrez une certaine forme de service aérien dans les petites collectivités pour une période de cinq ans. Dans votre déclaration d'aujourd'hui, vous avez fait état de votre volonté d'accroître la concurrence, et vous avez fait allusion à WestJet, PemAir et Trillium Air. À supposer que, au terme de la période de cinq ans, la concurrence ne se soit pas déployée, vous engagez-vous dans votre proposition, à ce que les collectivités qui bénéficient aujourd'hui de services ne se retrouvent pas sans un lien de communication vital?

M. Schwartz: Nous ne nous sommes pas engagés au-delà de cinq ans, et je ne crois pas qu'il soit raisonnable de le faire. Cependant, vous avez tout à fait raison. Je ne veux pas me livrer à des spéculations à propos de ce qui pourrait se produire si nous en arrivons là, mais, le moment venu, je serai heureux d'envisager le renouvellement de ces engagements ou toute forme d'intervention

government intervention to ensure that those communities have service.

You touched on another point that most people have not noticed, but I have heard it when talking to airport managers in small towns. With the two airlines combined, you may fly the same number of seats, but you will not fly the same number of flights. Because the airports get paid based partly on the number of landings, they will have less income and, if that happens, some of them will be in danger. I believe that the solution to that is for the merged airline to renegotiate its leases with the small airports so that they will receive the same income, even with fewer flights.

Senator Fairbairn: That is essentially what I was getting at, and I see that you mention it in your paper. We must take into consideration as well that community ownership of many of these small airlines is currently in its infancy, and they are struggling. A disruption without underpinning, such as you are suggesting, could have an unfortunate effect, not only on the communities, but on the airlines that are trying to maintain service. You cannot maintain service if there is no airport.

Mr. Schwartz: You are right. Sometimes airlines are too focused on lower costs. However, if costs go too low, at some point you will have fewer airports, and fewer airports means no passengers.

Senator Spivak: I want to touch briefly on the issue of competition. I find your answers on that soft in comparison to what seems to be required. Mr. Konrad Von Finckenstein said that voluntary commitments are no substitute for the rigours of the marketplace, and that means major competition on domestic routes, transporter routes and international routes.

He believes that, unless this regime is put in place and you have serious, effective competition, you will basically have a monopoly. That is just a comment.

I would like to touch briefly on your commitment to price, a subject which Senator Callbeck mentioned. I wish to ensure that you are committing, as well, that you will not significantly increase prices by reducing the range of the discount fares and the number of seats available at those fares. Are you maintaining that that will be your commitment as well?

Mr. Schwartz: Where that all comes into place, senator, is on seat sales. People have the feeling that that is done for the benefit of the consumers. It is really done for the benefit of the airlines. Seat sales are largely in October, November, April and March, Tuesday to Thursday. When an airline takes off on a flight, all the costs go with it, whether it is full or whether there are 100 passengers or 15 passengers. Therefore, it is in the airline's interest to fill those seats, even at very low cost. That is why they

gouvernementale de nature à garantir des services à ces collectivités.

Vous avez évoqué un autre point qui a échappé à la plupart des intervenants, mais les gestionnaires d'aéroports des petites villes m'en ont parlé. Une fois les deux transporteurs fusionnés, on proposera le même nombre de sièges, mais pas le même nombre de vols. Parce que leurs revenus sont en partie fonction du nombre d'atterrissages, les aéroports verront leurs revenus diminuer. Si cela se produit, certains d'entre eux seront en danger. J'estime que, pour régler ce problème, la compagnie aérienne issue de la fusion devra renégocier ses baux avec les petits aéroports de façon qu'ils bénéficient des mêmes revenus, même si le nombre de vols diminue.

Le sénateur Fairbairn: C'est essentiellement là où je voulais en venir, et je constate que vous en avez fait mention dans votre document. Nous devons également tenir compte du fait que la propriété collective de ces petites compagnies aériennes en est à ses premiers balbutiements, de sorte qu'elles éprouvent des difficultés. Tout bouleversement qui surviendrait sans que des précautions semblables à celles que vous proposez aient été prises pourrait avoir des conséquences malheureuses, non seulement pour les collectivités, mais aussi pour les compagnies aériennes qui tentent d'y maintenir des services. Sans aéroport, impossible d'offrir des services.

M. Schwartz: Vous avez raison. Certaines compagnies aériennes mettent trop l'accent sur la réduction des coûts. Si les coûts sont trop bas, le nombre d'aéroports diminuera tôt ou tard, et la présence de moins d'aéroports se traduira par la diminution du nombre de passagers.

Le sénateur Spivak: J'aimerais dire un mot de la question de la concurrence. Sur ce plan, je trouve vos réponses relativement bénignes par rapport à ce qui semble nécessaire. M. Konrad von Finckenstein a affirmé que les engagements volontaires ne peuvent se substituer aux rigueurs du marché, ce qui signifie que les routes intérieures, les routes des transporteurs et les routes internationales feront l'objet d'une vive concurrence.

Selon lui, vous exercerez essentiellement un monopole, à moins qu'un tel régime ne soit mis en place et que vous ne soyez confronté à une concurrence marquée et efficace. Ce n'est qu'un commentaire en passant.

J'aimerais maintenant dire un mot de votre engagement envers les prix, sujet que le sénateur Callbeck a évoqué. Je tiens à m'assurer que vous vous engagez également à ne pas augmenter les prix de façon marquée en réduisant l'éventail des tarifs réduits et le nombre de sièges offerts à ces prix. Soutenez-vous toujours que votre engagement va dans ce sens?

M. Schwartz: Sénateur, on en revient essentiellement à la question des ventes de sièges. On a parfois l'impression que ces ventes se font dans l'intérêt des consommateurs. En fait, ces ventes sont faites dans l'intérêt des compagnies aériennes. C'est principalement pendant les mois d'octobre, de novembre, d'avril et de mars, du mardi au jeudi, que les ventes de sièges ont lieu. Lorsqu'un avion s'envole, tous les coûts sont les mêmes, qu'il soit rempli à capacité, ou que 100 passagers ou que 15 passagers y

run seat sales. It is not out of the goodness of their hearts. It works for that business.

We absolutely will continue seat sales, with the wide range of discounts that they imply, because it is good for the airline business, as well as being a great opportunity for consumers.

Senator Spivak: You will maintain that level, you will not fool around with any of that?

Mr. Schwartz: I cannot tell you that there will be no change to any fare in any discount category.

Senator Spivak: I wish to ask about two other areas. First, are you really the pot calling the kettle black? There are lock-up agreements that you have with Canadian, that AMR has with Canadian, amounting to, according to your competitor, Air Canada, approximately \$1 billion, which would need to be borne by the shareholders if Air Canada were to get into the picture.

The other question has to do with the ownership. The Air Canada pilots talk about de facto ownership. I know the areas that you have pointed out where AMR is retreating, but in the meantime are they correct when they say that AMR has veto rights on principal managerial decisions of Air Canada, that it has a super veto on any proposals for the sale, that it has a monopoly on essential services, that it has an influence on the selection and appointment of senior management, and that American Airlines has the right, based on its contract with its pilots, to patriate profitable trans-border routes, et cetera? Canadian develops these routes, they put in the money, then Air Canada comes in and reaps the benefit. That sounds to me, in spite of the voting rights, like very major control of Canadian Airlines.

Are they relinquishing each and every one of these points?

Mr. Schwartz: First, you talked about AMR's rights at Air Canada, or the New Air Canada, about super majority vetoes, et cetera. Those rights are rights that Canadian Airlines negotiated five years ago. We have said very clearly in our offering circular that every one of those rights of American expire and terminate on the merger of the two airlines. All of those go away. All of those special rights that they have today at Canadian, all of them, terminate on our merger.

With respect to the pilots' rights, somebody has been telling what ain't so. That is not what the pilots' rights are. American has a contract with its pilots. Those two, American and AMR, have no ability to make an agreement among themselves to do something to Air Canada. It is as if you and I were saying that we would

prendre place. Par conséquent, la compagnie aérienne a intérêt à ce que les sièges soient occupés, même à très faible coût. Voilà pourquoi les compagnies aériennes procèdent à des ventes de sièges. Elles n'agissent pas par pure bonté d'âme. Il est dans leur intérêt de le faire.

Il est certain que nous allons poursuivre les ventes de sièges, avec le large éventail de réductions qu'elles supposent, simplement dans l'intérêt de la compagnie aérienne, sans parler des bonnes affaires proposées aux consommateurs.

Le sénateur Spivak: Vous allez les maintenir au même niveau, sans jouer sur l'un ou l'autre des paramètres?

M. Schwartz: Je ne suis pas en mesure de vous dire que nous n'allons modifier aucun tarif dans l'une ou l'autre des catégories de sièges à prix réduit.

Le sénateur Spivak: J'aimerais maintenant aborder deux autres questions. D'abord, n'êtes-vous pas celui qui voit la paille dans l'oeil du voisin et ne voit pas la poutre dans le sien? Vous avez des accords qui vous lient à Canadien ou qui lient AMR à Canadien, lesquels, à en croire votre concurrent, Air Canada, serait d'une valeur d'environ 1 milliard de dollars, somme que les actionnaires devraient assumer à supposer qu'Air Canada entre dans le décor.

L'autre question a trait à la propriété. Les pilotes d'Air Canada font état d'une propriété de facto. Je sais que vous avez fait allusion aux secteurs desquels la société AMR s'est retirée. Entre temps, les pilotes n'ont-ils pas raison d'affirmer que la société AMR détient un pouvoir de veto sur les principales décisions liées à la gestion d'Air Canada, qu'elle détient un super veto sur toute éventuelle proposition de vente, qu'elle exerce un monopole sur les services essentiels, qu'elle a une influence sur la sélection et la nomination des cadres supérieurs et que la société American Airlines a le droit, en vertu de la convention qui la lie à ses pilotes, de rapatrier les routes transfrontalières rentables, etc.? Canadien met ces routes en valeur, investit l'argent nécessaire, puis Air Canada entre en scène et empoche les bénéfices. Malgré la question des droits de vote, j'y vois une forme de contrôle très important des Lignes aériennes Canadien.

La société AMR est-elle prête à renoncer à chacun des éléments qui précèdent?

M. Schwartz: D'abord, vous avez fait allusion au droit qu'exercerait la société AMR sur Air Canada ou la nouvelle Air Canada, relativement aux super veto majoritaires, par exemple. Ces droits sont des droits que les Lignes aériennes Canadien ont négociés il y a cinq ans. Dans la circulaire qui accompagnait notre offre, nous avons indiqué très clairement que chacun des droits d'American Airlines expire et prend fin avec la fusion des deux compagnies aériennes. Tous disparaissent. Tous les droits particuliers que la société exerce aujourd'hui sur Canadien, j'entends la totalité d'entre eux, prennent fin avec la fusion.

En ce qui concerne les droits des pilotes, on a fait circuler des faussetés. Ce n'est pas là la substance des droits des pilotes. La société American Airlines est liée à ses pilotes par une convention collective. Les sociétés American Airlines et AMR ne sont pas habilitées à s'entendre entre elles pour faire quoi que ce soit avec

make an agreement by which Mr. Wright would give his salary away every year. We cannot do that.

American and AMR cannot make any such contract. They have an agreement with their pilots that, if any trans-border route is profitable, they will either fly it or not code share it with a Canadian company. Fine. We already compete with them across the board. The biggest trans-border international competition is with the U.S. carriers. We already compete with American and with United on virtually every major route there is. So it is not a big change at all.

As well, we will still fly those routes. They cannot make us stop flying a route just because they wish to fly it. If they wish to fly a route and compete with us, good for them, because if they don't, Delta will, and if Delta doesn't, U.S. Air will. Any time there is a profitable route, someone will come in and compete. However, their pilots' agreement with American Airlines can never prevent the New Air Canada, or the old Air Canada or Canadian, from competing.

In fact, in the last five years, while that clause has been in the pilots' contract in the States, Canadian Airlines' share of the trans-border business has grown 290 per cent, while in the same period of time American's share of the trans-border business has grown only 55 per cent. It has not stopped Canada, in its weakened position, from winning that battle. That is completely disingenuous on the part of whoever is saying that the American pilots' agreement can prevent Canadians from flying any flights.

Senator Spivak: Are you willing to table all of the lock-up agreements that you have with Canadian, and the same goes for AMR?

Mr. Schwartz: We have no lock-up agreement. We have an agreement that we will use the oneworld alliance. We have agreed that, if there is a breach of that agreement by either side, the party that breaches it will pay \$750 million. We do not intend to breach it and neither do they.

I do not care if Air Canada has an agreement in the Star Alliance that says whoever breaches it will pay, but, first of all, they have a one-way agreement. It is only an agreement that Air Canada will pay; it is not a return breach payment. Second, and much more important, they are mixing apples and oranges. The agreement that we have will go before the shareholders who will decide if they want us to do this or not. The agreement that Air Canada entered into is by the directors without shareholder approval, entered into solely for the purpose of — as Jürgen Weber, the Chairman of Lufthansa, is quoted as saying — repelling a hostile takeover. That is very different. One is to have a commercial agreement, the other is to have a payment entered

Air Canada. C'est un peu comme si vous et moi affirmions que nous pouvons nous entendre pour priver chaque année M. Untel de son salaire. C'est impossible.

American Airlines et AMR ne peuvent conclure un tel contrat. L'entente que ces sociétés ont conclue avec leurs pilotes se résume comme suit: si une route transfrontalière est rentable, elles l'exploiteront et refuseront de conclure un accord de partage des codes de vol avec une compagnie canadienne. Très bien. Nous sommes déjà en pleine concurrence avec eux. C'est avec les transporteurs américains que la plus grande concurrence transfrontalière s'exerce. Nous sommes déjà en concurrence avec American Airlines et United Airlines pour à peu près toutes les grandes routes existantes. Il n'y aura donc pas de grands changements.

Par ailleurs, nous allons toujours exploiter ces routes. Ces sociétés ne peuvent nous empêcher d'exploiter une route du simple fait qu'elles souhaitent elles-mêmes exploiter. Si elles veulent nous livrer concurrence, tant mieux, parce que si elles ne le font pas, Delta le fera. Et si Delta ne le fait pas, c'est U.S. Air qui s'en chargera. Il se trouvera toujours quelqu'un pour venir exploiter une route rentable et y livrer concurrence. Cependant, la convention qui lie American Airlines à ses pilotes ne pourra jamais empêcher la nouvelle Air Canada, ou l'ancienne Air Canada ou Canadien, de lui faire concurrence.

En fait, au cours des cinq dernières années, la part du marché transfrontalier des Lignes aériennes Canadien a augmenté de 290 p. 100, même si cette disposition de la convention collective des pilotes était en vigueur aux États-Unis, tandis que, en même temps, la part du marché transfrontalier d'American Airlines n'a augmenté que de 55 p. 100. Cela n'a pas empêché le Canada, malgré sa position de faiblesse, de remporter la bataille. Quiconque affirme que la convention collective des pilotes d'American Airlines peut empêcher les Canadiens d'exploiter une quelconque route fait preuve d'une grande malhonnêteté.

Le sénateur Spivak: Êtes-vous disposé à mettre sur la table tous les accords exécutoires qui vous lient à Canadien? En va-t-il de même pour la société AMR?

M. Schwartz: Il n'y a pas d'accord exécutoire. Nous nous sommes engagés à devenir membres de oneworld alliance. En cas de violation de cet accord par l'une ou l'autre des parties, la partie en contravention aura à verser 750 millions de dollars. Nous avons conclu une entente à ce propos. Nous n'avons pas l'intention d'y contrevenir, non plus que l'autre partie.

Qu'Air Canada ait conclu avec Star Alliance une entente aux termes de laquelle toute partie qui se désengage aura des frais à payer me préoccupe bien peu. D'abord et avant tout, il s'agit d'une entente à sens unique, en vertu de laquelle seulement Air Canada devrait payer. L'entente ne va pas dans les deux sens. Deuxièmement, et c'est beaucoup plus important, on mélange des pommes et des oranges. L'entente que nous avons conclue sera soumise aux actionnaires, à qui il incombera de décider si nous pouvons aller de l'avant ou non. Quant à la société Air Canada, son conseil d'administration a conclu une entente que les actionnaires n'ont pas approuvée, uniquement — ainsi que l'a déclaré Jürgen Weber, président de Lufthansa — pour repousser

into for the sole purpose of preventing another bid from being made.

Senator Watt: My questioning will be slightly different from what I have heard up to now, because I will be trying to zero in on the northern continental aspects of the airline industry.

Mr. Schwartz, you mentioned that you had done some figuring and analyzing to see whether it was economically viable to do what needs to take place. You did not go beyond five years in your examination. Did that also cover the North, starting with Northern Quebec, the Northwest Territories, now called Nunavut, and the Yukon Territory? Are they covered?

Mr. Schwartz: Yes, sir, it did. Our five-year analysis assumed that no community would stop being served. In fact, no community would stop receiving service at the level it gets today.

Senator Watt: You are very much aware, I am sure, that northerners, especially the aboriginal people, have only one means of transportation, and that is by way of airline. We do not have much in the way of roads, and certainly no luxuries like railroads or things of that nature. Mind you, those roads that we do have are normally freed up on an annual basis only in the last week of July and in August and September. At any time other than that, we have to rely heavily on the airlines to provide essential services to our remote communities, which are small communities but not so small as not to need services. You cannot simply concentrate on the social needs of those communities; you have to look at the economic viability side.

The Inuit of Quebec under my leadership over the last 20 years have been involved in the airline industry, including the use of small aircraft for bush operations right up to a regular airline company, First Air. We have been doing quite well for the last 20 years in terms of turning troubled airline companies into an economically viable industry. I remember that during my early years we went through a number of bush operation airlines in Northern Quebec before we took over and the industry became stable.

However, in order to become stable, you need a very clear, in-depth understanding of the needs of the communities. When we decided to elevate ourselves to a regional airline, First Air was a very troubled, nearly bankrupt airline company, but it took us no more than two years to turn that company around.

We have been doing very well until now. Before Onex entered the picture, we were still anticipating that we would continue to increase our activities in the airline industry; however, that was

une prise de contrôle hostile. C'est très différent. Dans un cas, il s'agit d'une entente commerciale; dans l'autre, il s'agit d'un paiement qu'on a accepté de faire à seule fin d'empêcher la présentation d'une autre offre.

Le sénateur Watt: Mes questions seront légèrement différentes de celles qu'on a entendues jusqu'ici, parce que je vais tenter de m'intéresser aux aspects de l'industrie aérienne qui touchent le nord du continent.

Monsieur Schwartz, vous avez fait préparer certains chiffres et certaines analyses, nous avez-vous dit, pour établir s'il était économiquement viable de faire ce qui doit être fait. Dans le cadre de votre examen, vous n'êtes pas allé au-delà d'une période de cinq ans. Vos analyses ont-elles porté sur le Nord, à commencer par le nord du Québec, les Territoires du Nord-Ouest, qu'on appelle aujourd'hui le Nunavut, et le Territoire du Yukon? Ces régions ont-elles été touchées?

M. Schwartz: Oui, monsieur, elles l'ont été. Dans le cadre de nos analyses portant sur cinq ans, nous avons tenu pour acquis qu'aucune collectivité ne cesserait d'être desservie. En fait, aucune collectivité ne cesserait d'être desservie au niveau d'aujourd'hui.

Le sénateur Watt: Comme vous le savez très bien, j'en suis certain, les habitants du Nord, en particulier les autochtones, ne disposent que d'un moyen de transport, et c'est l'avion. Nous n'avons pas beaucoup de routes, et il est clair que nous ne disposons pas des objets de luxe que sont des chemins de fer ou des choses de cette nature. D'ailleurs, les routes que nous avons ne sont habituellement praticables qu'à partir de la dernière semaine de juillet et qu'en août et septembre de chaque année. Le reste du temps, nous devons nous en remettre aux compagnies aériennes qui assurent des services essentiels à nos collectivités éloignées, lesquelles sont petites, mais pas au point de ne pas avoir besoin de service. On ne peut tout simplement pas se concentrer sur les besoins sociaux de ces collectivités; on doit aussi tenir compte de la question de la viabilité économique.

Sous ma gouverne, les Inuits du Québec ont, au cours des 20 dernières années, pris part à l'industrie aérienne, de l'utilisation de petits avions de brousse jusqu'à l'établissement d'une compagnie aérienne offrant des vols réguliers, First Air. Au cours des 20 dernières années, nous nous sommes relativement bien tirés d'affaire en transformant des compagnies aériennes en difficulté en une industrie viable sur le plan économique. Je me souviens que, pendant les premières années, nous avons connu un certain nombre de compagnies aériennes qui exploitaient des avions de brousse dans le nord du Québec, avant que nous ne prenions les choses en main et que l'industrie ne se stabilise.

Cependant, pour accéder à la stabilité, on doit comprendre à fond et très clairement les besoins des collectivités. Lorsque nous avons décidé de l'élever au rang de transporteur régional, First Air était une entreprise en très grande difficulté et pratiquement acculée à la faillite, mais il ne nous a fallu que deux ans pour renverser la situation du tout au tout.

Jusqu'ici, nous nous sommes très bien tirés d'affaire. Avant l'arrivée d'Onex, nous pensions toujours que nous allions accroître nos activités dans l'industrie aérienne; cependant, c'était

before we began hearing of the possibility of merging the two national airlines, Canadian and Air Canada. Unfortunately, we do not have an interline agreement, or any particular agreement, with Canadian, although we do have one with Air Canada.

If your proposal is accepted, and goes ahead, there will be a tremendous economic impact on us. We have invested a lot of our capital in our airline industry. To be exact, I am talking about \$50 million invested by us in the airline industry in First Air alone. That is one airline. We have another bush operation airline in which the investment probably ranges from \$32 to \$42 million. The Crees also have their own airline company, and that will be impacted as well, not only economically, but also socially and culturally. A huge amount of the revenues we generate from those companies are pumped back into our communities. We are afraid that we will lose all that.

Putting my questions on behalf of the Inuit of Quebec, who are the owners of the two airline companies I have referred to, I am concerned about what will happen to those investments. Will the people be able to continue to receive the same kind of services that they are receiving today?

In my early years, we considered ourselves lucky to receive an aircraft in small remote communities once a year. Today, we provide daily service to those communities, regardless of size. If we lose money in one area, then we try to compensate for that in another area, and that relates to the fact of having a clear understanding of what you are dealing with.

I am really worried, Mr. Schwartz, about what will happen to the North, not only as a shareholder of those airline companies, but as a Canadian. What will happen to the Canadian North?

Perhaps I have gone on too long, Madam Chairman, but I thought it was important for me to give Mr. Schwartz some background information in order for him to understand our position. I am simply looking for some answers. I will leave it at that for now.

Mr. Schwartz: Senator, what you have said is critically important. I endorse your view about the need for that service. However, I do not agree that the merger of these two airlines will destroy shareholder value for the owners of those two airlines to which you referred. It will be good for them.

We have committed that this new merged airline will provide total interline access, free code sharing, frequent flyer points availability, maintenance service — whatever the smaller airlines need in order to have a rich, competitive environment, because we believe that that is, first, right for Canada and, second, good for the merged airline. It brings out the best to have competition.

avant que nous ne commencions à entendre parler de la possibilité d'une fusion entre les deux compagnies aériennes nationales, Canadien et Air Canada. Malheureusement, nous n'avons pas d'accord de trafic mutuel avec Canadien, ni d'autre accord particulier, mais nous en avons un avec Air Canada.

Si votre proposition est acceptée et que vous allez de l'avant, les répercussions économiques pour nous seront très considérables. Nous avons investi beaucoup de nos capitaux dans notre industrie aérienne. De façon plus précise, je fais référence aux 50 millions de dollars que nous avons investis dans l'industrie aérienne, dans First Air seulement. Or, ce n'est qu'une compagnie aérienne. Nous avons une autre compagnie aérienne qui exploite des avions de brousse dans laquelle nos investissements oscillent probablement entre 32 et 42 millions de dollars. Les Cris possèdent également leur propre compagnie aérienne, et elle sera aussi touchée, non seulement sur le plan économique, mais aussi sur les plans social et culturel. Une énorme partie des revenus que nous procurent ces compagnies sont réinjectés dans nos collectivités. Nous craignons de perdre tout cela.

Au nom des Inuits du Québec, qui sont propriétaire des deux compagnies aériennes auxquelles j'ai fait allusion, je m'inquiète du sort qui attend ces investissements. Les citoyens continueront-ils de recevoir le même genre de services que ceux auxquels ils ont droit aujourd'hui?

Quand j'étais jeune, nous nous considérions comme chanceux lorsque les petites collectivités éloignées accueillait un avion par année. Aujourd'hui, nous assurons un service quotidien à ces collectivités, quelle que soit leur taille. Si nous perdons de l'argent dans une région, nous tentons de compenser par les profits réalisés dans une autre. Voilà pourquoi il importe d'avoir une idée claire de ce à quoi on a affaire.

Monsieur Schwartz, ce qui arrivera dans le Nord me préoccupe au plus haut point, non seulement à titre d'actionnaire et de ces compagnies aériennes, mais aussi à titre de Canadien. Qu'arrivera-t-il au Nord canadien?

Madame la présidente, je crains d'avoir été un peu long, mais j'ai pensé qu'il était important de fournir à M. Schwartz certains renseignements de base pour qu'il comprenne bien notre position. Je cherche simplement à obtenir certaines réponses. Je vais en rester là pour le moment.

M. Schwartz: Sénateur, ce que vous avez dit revêt une importance critique. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour ce qui est de la nécessité de ce service. Cependant, je ne suis pas d'accord pour dire que la fusion de ces deux compagnies aériennes anéantira la valeur des actions des propriétaires des deux compagnies aériennes auxquelles vous avez fait allusion. La fusion sera bonne pour elles.

Nous nous sommes engagés à ce que la nouvelle compagnie aérienne fusionnée assure un accès total au trafic mutuel, le partage des codes de vol, la disponibilité de points pour grands voyageurs et les services d'entretien — tout ce dont les plus petites compagnies aériennes ont besoin pour bénéficier d'un contexte concurrentiel riche parce que nous sommes convaincus que cette situation sera avantageuse d'abord pour le Canada et

All of your concerns are certainly legitimate concerns of which I am enormously respectful. I assure you that the merger of these two airlines, under our proposal, will help those airlines to not only maintain what they have but to grow and do better, because they will interline with a much broader, wider, bigger company and they will have access to all of that available to them.

The management proposal from Air Canada is to start a new low-cost air carrier in Hamilton to compete with those very types of companies. So I believe that there is a major distinction between the two proposals and that, if looked at, our proposal is favourable to First Air and to those other companies you referred to.

Senator Watt: Thank you. It is enlightening to hear what you have to say in terms of what your intentions are down the road. What does that all mean, Mr. Schwartz? Would you be prepared to open a dialogue with the people who will be affected prior to going any further with seeking approval from the Canadian government?

Mr. Schwartz: Absolutely, in the same manner as we have gone across the country and tried to open dialogue with union leaders, with employees, with all of the various associations and with everyone who is interested in this issue. We have discussed this with some of the airline executives of WestJet and the charterers. We are completely open to that dialogue. We put in our proposal a clear statement of what we will do to make those accesses available. It is not good enough for us to print a document and merely put it in it. It must be enshrined somewhere, and I fully expect that the Canadian government will take all of those promises and turn them into some kind of legislation, or some kind of oversight, to ensure that they are met.

Senator Watt: Thank you. You are saying that you are open to a dialogue similar to what you have done in the rest of the country, but it seems to me that we will only be dealt with after the fact, and not before the fact. I would like a clear answer to that.

Mr. Schwartz: I would be very happy to deal with the First Air executives and the shareholders of those companies at any time, and especially before the fact. There will be a lot of time. This is not going to be resolved on November 8 or November 10. The government will enshrine legislation that gives protection to various aspects of the aviation industry.

Under your leadership, I hope to be able to have a dialogue with all of those shareholders, and with the executives of First Air and the other airlines in the North, to be able to ensure that what we are promising meets what they want. There is no point in having hollow promises.

ensuite pour la compagnie aérienne fusionnée. La concurrence n'a que du bon.

Toutes les préoccupations que vous avez soulevées sont légitimes, et c'est avec énormément de respect que je les accueille. Je tiens à vous assurer que la fusion des deux compagnies aériennes, telle que nous la proposons, aidera ces compagnies aériennes non seulement à préserver leurs acquis, mais aussi à croître et à faire encore mieux, dans la mesure où elles pourront conclure des accords de trafic mutuel avec une compagnie beaucoup plus importante et qu'elles auront accès à tout ce qui est aujourd'hui disponible pour elles.

La direction d'Air Canada propose de créer un nouveau transporteur à bas prix à Hamilton pour livrer concurrence aux compagnies auxquelles vous avez fait allusion. Je pense donc qu'il faut établir une distinction majeure entre les deux propositions et que, tout compte fait, notre position est favorable à First Air et aux autres compagnies auxquelles vous avez fait allusion.

Le sénateur Watt: Je vous remercie. Il est éclairant de vous entendre évoquer vos intentions futures. Que cela signifie-t-il, monsieur Schwartz? Seriez-vous disposé à dialoguer avec les personnes qui seront touchées avant d'aller plus loin dans votre tentative d'obtenir l'approbation du gouvernement canadien?

M. Schwartz: Certainement, au même titre que nous avons parcouru le pays et tenté de dialoguer avec les dirigeants syndicaux, les employés de même qu'avec l'ensemble des associations et des intéressés. Nous avons discuté de la proposition avec certains cadres de WestJet et des affrêteurs. Nous sommes tout à fait ouverts au dialogue. Dans notre proposition, nous avons clairement défini ce que nous ferons pour assurer ces formes d'accès. La simple production d'un document dans lequel ces engagements sont énumérés ne suffit pas. Ces engagements devront être enchâssés dans quelque chose, et je m'attends à ce que le gouvernement canadien se saisisse de ces engagements et en fasse une certaine forme de texte législatif, ou à ce qu'il les assujettisse à une forme ou à une autre de contrôle, pour s'assurer qu'ils sont respectés.

Le sénateur Watt: Je vous remercie. Vous vous dites ouvert à une forme de dialogue comparable à celui que vous avez eu dans le reste du pays, mais il me semble que le tout s'effectuera après coup, et non d'entrée de jeu. J'aimerais obtenir une réponse claire à ce propos.

M. Schwartz: Je serais très heureux de traiter avec les dirigeants de First Air et les actionnaires de ces entreprises, n'importe quand, et surtout avant. Il y aura beaucoup de temps. Cela ne se règlera pas d'ici le 8 ou le 10 novembre. Le gouvernement adoptera une loi qui protège l'industrie aérienne sous divers aspects.

Sous votre direction, j'espère pouvoir discuter avec tous les actionnaires en question aussi bien qu'avec les dirigeants de First Air et les autres lignes aériennes du Nord, pour m'assurer que ce que nous promettons correspond à leurs besoins. Les promesses creuses sont inutiles.

Senator Watt: One area that has always been a challenge to me is balancing one shareholder's wish against another shareholder's wish. One may be profit-driven and the other may not. How do you reconcile divergent opinions?

Mr. Schwartz: Most of what we do is related to running a good business. Running a good business, by my definition, includes doing good things. If you have an opportunity to have a big national franchise, there are places where you must overlook profitability in order to arrive at service and the needs of people. We are perfectly prepared to do that and we have said so all along.

Senator Oliver: My question relates to the development of public policy. What we need in Canada, and we learned this from Minister Collenette's statement last week, is a public policy framework for transportation policy for future airline transportation. We do not have a policy at present. We do not have proper legislation or regulation at present. That is really for government to do and not for companies like Onex or others in the industry to do. I think you would agree with that.

I have seen a list of the documents that Onex tabled in the Quebec City case. I read them last night. The documents talk about developing a strategy to influence the choice of a deputy minister and developing a strategy to ensure that we are not burdened with cumbersome regulation at the conclusion of these hearings.

In relation to cumbersome regulation, if you succeed and you have a monopoly, would you not agree that, in order to foster competition, we will have to have some kind of regulation? Of course, regulation is not for you, but is for the government to do.

When I read language like, "We must ensure that we are not burdened with cumbersome regulation," it sounds as if it is subverting the role of Parliament. Should you succeed, would you agree that we need to have a regulated monopoly? If so, what things will you specifically do to ensure that small carriers will be able to compete without predatory pricing and other predatory acts on your behalf?

Mr. Schwartz: That is a good question and I thank you for it. The first memo you referred to that spoke about speaking to government people was not an Onex memo. That was a memo from Canadian Airlines. That was not ours. We did not author it and it is not part of us.

The second thing you spoke about was not having overly cumbersome regulation. I would say that here today. I think there has been some form of oversight of the various commitments, and oversight of service and of prices. However, I do not think that a new highly regulated environment is the way to go. When you look around the world, you see that, when there was deregulation, prices were able to come down. They never came down in a regulated environment. So I still do not think cumbersome

Le sénateur Watt: Une chose qui m'a toujours paru être un défi, c'est de concilier les désirs d'un actionnaire avec ceux d'un autre actionnaire. Le premier peut rechercher le profit avant tout, ce qui ne serait pas le cas du deuxième. Comment concilier ces opinions divergentes?

M. Schwartz: La majeure partie de ce que nous faisons revient à bien mener notre barque. Bien mener sa barque, selon moi, c'est faire les choses qui sont bonnes en affaires. Si vous avez l'occasion de disposer d'une grande concession nationale, il y a des cas où vous devrez passer à côté de la rentabilité pour offrir le service voulu et répondre aux besoins des gens. Nous sommes tout à fait disposés à le faire, et c'est cela que nous disons depuis le début.

Le sénateur Oliver: Ma question porte sur l'élaboration d'une politique gouvernementale. Ce qu'il nous faut, au Canada — et c'est la déclaration du ministre Collenette qui nous l'a fait voir ici, la semaine dernière —, c'est une politique-cadre des transports pour régir le transport aérien à l'avenir. Nous n'avons pas de politique pour l'instant. Nous n'avons pas les lois ou règlements qui s'imposent en place. Cela relève en fait du gouvernement et non pas des entreprises comme Onex ou d'autres membres de l'industrie. Je crois que vous allez être d'accord avec moi.

J'ai vu la liste des documents déposés par Onex dans l'affaire jugée à Québec. Je les ai lus hier soir. Les documents traitent de l'élaboration d'une stratégie qui vise à influencer sur le choix d'un sous-ministre et de l'élaboration d'une stratégie qui vise à s'assurer que nous n'ayons pas à composer avec un règlement trop encombrant au terme des présentes audiences.

Pour ce qui est des règlements encombrants, si vous y parvenez et disposez d'un monopole, ne seriez-vous pas d'accord pour dire que, afin de favoriser la concurrence, il nous faudra une forme quiconque de réglementation? Bien sûr, la réglementation n'est pas votre affaire: c'est plutôt celle du gouvernement.

Quand je lis des phrases comme celle-là — nous devons nous assurer de ne pas avoir à composer avec des règlements encombrants —, je crois entendre que vous voulez passer outre au Parlement. Si vous y parvenez, n'êtes-vous pas d'accord pour dire qu'il nous faut un monopole réglementé? Le cas échéant, quelles mesures concrètes allez-vous prendre pour que les petits transporteurs puissent concurrencer sans avoir à se prémunir contre des prix abusifs et autres actes répréhensibles de votre part?

M. Schwartz: C'est une bonne question. Je vous remercie de me la poser. La première note dont vous avez parlé, où il était question de s'adresser à des fonctionnaires, n'est pas une note d'Onex. C'est une note de Canadien. Ce n'est pas notre note. Nous ne l'avons pas écrite, elle ne nous appartient pas.

La deuxième chose dont vous avez parlé, c'est du fait de ne pas avoir de règlement trop encombrant. Je dirai ceci aujourd'hui: je crois qu'il doit y avoir une certaine surveillance des divers engagements contractés, une surveillance des services et des prix. Toutefois, je ne crois pas qu'une nouvelle réglementation très sévère soit la solution. Si vous regardez ce qui se passe dans le monde, vous verrez que là où il y a eu déréglementation, les prix ont pu baisser. Ceux-ci ne baissent jamais dans un environnement

regulation is appropriate. However, I certainly think that regulation is appropriate, and oversight is appropriate.

Predatory pricing, which you referred to, is illegal today; it will be illegal tomorrow, and anyone who engages in it anywhere should be punished.

Senator Oliver: You have been in business long enough to know that predatory pricing does go on. For instance, when I was on this committee before, we did some work with the telecommunications industry. We had witness after witness tell us about the power of a company like Bell or BCE in committing predatory acts against companies such as Sprint and AT&T, people who were trying to come up and compete with them. You have certainly seen the same thing in business, I am positive. It does take place. Many kinds of predatory acts take place when you have power, monopoly power.

Mr. Schwartz: All I can tell you is that I agree with what I said a moment ago. They should not take place. Predatory actions are illegal. If anyone does something that is illegal, they should be punished for it, whether it is an airline or the examples you gave. I do not believe in predatory pricing. I do not condone it; I do not want it. If I ever see it happen in any of our companies, it will come to one instant stop.

Senator Oliver: If you get your monopoly airline, what will you do with a route such as Ottawa to Toronto or Toronto to Montreal, which are considered to be lucrative air routes. How would you see fostering competition for your monopoly on those very profitable routes?

Mr. Schwartz: First of all, those routes are already flown by a number of other carriers.

Senator Oliver: Are Air Canada and Canadian not the principal carriers now?

Mr. Schwartz: They are easily the principal carriers.

Senator Oliver: I would have thought so. So where will you develop the competition on those profitable routes?

Mr. Schwartz: I do not know if competition will or will not come in. However, if those routes are profitable and our price is too high, someone else will come in. That is why the charterers and regionals have gone from 5 per cent of the business five years ago to 20 per cent of the domestic business today. They are growing.

If you fly a route and you are overcharging on it, someone will come in and eat your lunch, because they do not have to buy an airline; they just lease it and go right up against you with a lower fare. Airline fares are very price sensitive. People fly and do not fly based on price.

In the first part of your question, which I want to come back to, you mentioned international routes. With regard to international routes, the two airlines combined have only a third of that market.

réglementé. Enfin, je ne crois toujours pas qu'une réglementation sévère convienne à la situation. Tout de même, je crois que le fait d'avoir un règlement est approprié et que la surveillance est elle aussi appropriée.

La fixation des prix abusifs auxquels vous avez fait allusion est illégale aujourd'hui. Elle sera illégale demain, et quiconque s'adonne à cette pratique, où qu'il se trouve, devrait être puni.

Le sénateur Oliver: Cela fait assez longtemps que vous êtes en affaires pour savoir que les prix abusifs existent. Par exemple, au sein de ce comité même, nous avons discuté de diverses choses avec l'industrie des télécommunications. Maintes et maintes fois, les témoins nous ont parlé de la puissance des entreprises comme Bell ou BCE, des mesures abusives qu'elles pratiquaient contre les entreprises comme Sprint et AT&T, des gens qui essayaient de se placer et de les concurrencer. Vous avez certes vu la même chose en affaires, j'en suis sûr. Ce sont des choses qui se font. Les pratiques abusives sont nombreuses lorsqu'on a un certain pouvoir, un pouvoir monopolistique.

M. Schwartz: Tout ce que je peux vous dire, c'est ce que je vous ai dit il y a un moment. Cela ne devrait pas se faire. Ces pratiques abusives sont illégales. Si quiconque fait quoi que ce soit d'illégal, il devrait être puni, qu'il s'agisse d'une compagnie aérienne ou des autres exemples que vous avez donnés. Je ne crois pas aux prix abusifs. Je n'excuse pas la chose; je n'en veux pas. Si jamais je m'aperçois que cela se fait dans l'une de mes entreprises, je mettrai rapidement un terme à la pratique.

Le sénateur Oliver: Si vous obtenez votre monopole aérien, qu'allez-vous faire des routes comme Ottawa-Toronto ou Toronto-Montréal, qui sont considérées comme des routes aériennes lucratives. Comment favoriseriez-vous la concurrence, avec votre monopole, sur ces routes très profitables?

M. Schwartz: Tout d'abord, plusieurs autres transporteurs sont déjà présents sur ces routes.

Le sénateur Oliver: Air Canada et Canadien ne sont-ils pas les principaux transporteurs en ce moment?

M. Schwartz: Ils le sont à coup sûr.

Le sénateur Oliver: C'est ce que j'aurais cru. Alors comment allez-vous favoriser la concurrence sur ces routes profitables?

M. Schwartz: Je ne sais pas s'il y arrivera une concurrence ou non. Tout de même, si ces routes sont profitables et que notre prix est trop élevé, quelqu'un d'autre s'y mettra le nez. C'est pourquoi la part du marché des affréteurs et des lignes aériennes régionales est passée de 5 p. 100, il y a cinq ans, à 20 p. 100, aujourd'hui, sur les vols intérieurs. C'est une part croissante.

Si vous faites tel trajet et que vous demandez trop cher, il y a quelqu'un qui va arriver pour vous couper l'herbe sous le pied, car il n'a même pas à acheter une ligne aérienne; il n'a qu'à louer des appareils et à vous affronter directement avec des tarifs moins élevés. Les ventes de billets d'avion dépendent beaucoup du prix. C'est le prix qui fait que les gens décident de voyager par avion ou de ne pas voyager par avion.

Dans la première partie de votre question, à laquelle je veux revenir, vous avez traité des routes internationales. Pour ce qui touche les routes internationales, les deux compagnies aériennes

The rest is already occupied by foreign carriers and charterers. The international market is already enormously competitive. I do not think it needs any regulation to ensure that it is competitive. It is already there, big time. I think it is the domestic market that needs oversight to ensure that there is a competitive environment. What we can do is provide that competitive environment, through access — access to frequent flyer, access to code sharing, access to maintenance services. What I cannot do is guarantee that someone else will come in and choose to compete on that line.

Senator Oliver: Do you agree that issues of regulation, legislation and policy are matters for committees like this and for Parliament, and not for you?

Mr. Schwartz: We are entitled to express our views, but the control over those issues lies entirely with Parliament.

Senator Spivak: In regard to the predatory pricing issue, the commissioner has said that the legislation is inadequate. He proposes two recommendations for new legislation, which I am sure you have seen. Are you in favour of that? Would you be happy with that?

Mr. Schwartz: Yes, the legislation on predatory pricing in Canada is inadequate. I agree with Mr. von Finckenstein. He is quite right about that. In Canada, you must prove a criminal test in order to show predatory pricing, whereas in the U.S. it is an anti-trust matter. I think he is quite right about that.

Senator Spivak: With regard to international competitiveness, he disagrees with you on transborder flights. He says that more competition will be needed, otherwise you will not have proper competition.

Mr. Schwartz: I just do not agree with him. I think that having only 33 per cent of the market for Canadians is —

Senator Spivak: I believe it is 55.

Mr. Schwartz: No, the two companies today have 34 per cent of the international market booked in Canada. But even if it was 50 per cent, believe you me, having 50 per cent, and 50 per cent among other competitors, is highly competitive. I do not think that is the problem, but it is 34 per cent.

Senator Finestone: I should like to pursue the question posed earlier in relation to InterCanadian and the Brazilian jets. If InterCanadian does purchase this Brazilian jet, how does that affect your service?

In what way can you ignore an affiliate? And as I see it, it is an affiliate of Canadian.

Mr. Schwartz: I just want to clarify something about those planes —

combinées n'occupent que le tiers du marché. Le reste appartient à des affréteurs et à des transporteurs étrangers. Le marché international est extraordinairement concurrentiel. Je ne crois pas qu'il faille de réglementation pour garantir qu'il est concurrentiel. Il l'est déjà, indéniablement. Je crois que c'est le marché intérieur qui a besoin d'une certaine surveillance, laquelle permettra de s'assurer qu'il y a une saine concurrence. Ce que nous pouvons faire, c'est permettre cette saine concurrence par l'accès — l'accès aux grands voyageurs, l'accès au partage des codes de vol, l'accès aux services d'entretien. Ce que je ne peux pas faire, c'est garantir que quelqu'un d'autre choisira de venir livrer concurrence sur cette route en particulier.

Le sénateur Oliver: Êtes-vous d'accord pour dire que la réglementation, la législation et la politique officielle sont des questions qui relèvent de comités comme le nôtre et du Parlement, et non pas de vous?

M. Schwartz: Nous avons le droit d'exprimer notre point de vue, mais cela est tout à fait du ressort du Parlement.

Le sénateur Spivak: Pour ce qui est de la question des prix abusifs, le commissaire a déclaré que la législation n'est pas adéquate. Il recommande de nouvelles dispositions législatives, que vous avez sans doute vues. Êtes-vous d'accord avec cela? Est-ce que vous trouveriez cela satisfaisant?

M. Schwartz: Effectivement, les dispositions législatives sur les prix abusifs au Canada ne sont pas adéquates. Je suis d'accord avec M. von Finckenstein. Il a tout à fait raison là-dessus. Au Canada, il faut faire la preuve des prix abusifs devant une instance pénale, alors qu'aux États-Unis, cela relève des lois antitrust. Je crois qu'il a tout à fait raison là-dessus.

Le sénateur Spivak: Pour ce qui touche la compétitivité internationale, il n'est pas d'accord avec vous en ce qui concerne les vols transfrontaliers. Il dit qu'il faudra plus de concurrence, sinon ce ne sera pas une saine concurrence.

M. Schwartz: Je ne suis simplement pas d'accord avec lui. Je crois que le fait d'en avoir que 33 p. 100 du marché pour les Canadiens est...

Le sénateur Spivak: Je crois que c'est 55 p. 100.

M. Schwartz: Non, aujourd'hui, les deux compagnies détiennent 34 p. 100 du marché international des vols réservés ici au Canada. Tout de même, même si c'était 50 p. 100, croyez-moi, le fait d'avoir 50 p. 100, ce qui fait que nos concurrents auraient 50 p. 100 — voilà qui est très compétitif. Ce n'est pas là le problème à mes yeux, mais c'est tout de même 34 p. 100.

Le sénateur Finestone: J'aimerais donner suite à la question posée plus tôt au sujet d'InterCanadien et des jets brésiliens. Si InterCanadien achète ce jet brésilien, quel effet cela aura-t-il sur votre service?

De quelle façon pouvez-vous faire fi d'une filiale? Selon moi, c'est une filiale de Canadien.

M. Schwartz: J'aimerais simplement apporter une précision sur ces avions...

Senator Finestone: How can you not agree to serve a company that may have aircraft that differ from the mass of your fleet? Where would they then go for service? Under what obligation would they be to change the nature of their flights or their flight paths?

Mr. Schwartz: I just want to clarify that InterCanadian is not owned by Canadian Airlines or by Air Canada; so we cannot control what they do. InterCanadian, however, has not yet taken delivery of any of those aircraft. They have delayed delivery of the first five aircraft that they were supposed to take.

If we get this done, I hope there will be time to put every bit of influence we can on InterCanadian, which we cannot control, not to take delivery of those planes. I say that because I believe strongly in buying at home, especially when there is a world-class product available.

Senator Finestone: They have been bought already, Mr. Schwartz. It sounds like an easy resolution.

Mr. Schwartz: In the airline industry, you do not just buy planes. You take delivery slots, and delivery slots can be bought and sold. If InterCanadian are able to, they should sell their delivery slots to other airlines and go ahead and buy the regional jet from Bombardier. If there is no ability to control that and InterCanadian chooses to do that, notwithstanding any influence we try to bring, I cannot help it. There is nothing I can do about it.

Senator Finestone: I would like to ask a question with regard to hosting and reservations. I have just been involved with the development of an international meeting on travel, which will take place in Rio de Janeiro on November 24 and 25. As you probably know better than I, it is the largest growing industry worldwide. The key to this growth is the relationship between travel agents and food service, an area in which you are quite well known, along with hotel reservations and car rentals. They are all interrelated. I am curious to know how you will protect secondary jobs, which you mentioned earlier, so that those jobs remain here in Canada, our travel agents place their orders through Canadians, and the phones are answered by Canadians, bilinguals tant mieux, in accordance with the official languages.

How will you move from this conundrum of the two potential service areas or reservation areas, or whatever you want to call them, into something that will be hiring and using Canadians, perhaps out of Winnipeg? That would make you very happy, Senator Spivak.

Mr. Schwartz: We have said clearly that all the reservation systems that exist today in Canada will continue to be the reservation systems of the combined airlines. I am referring to those in New Brunswick, Montreal, Winnipeg, Calgary and Vancouver.

Le sénateur Finestone: Comment pouvez-vous ne pas accepter de servir une entreprise qui a peut-être des avions qui diffèrent de l'essentiel de votre parc aérien? Vers qui celle-ci se tournerait-elle alors pour l'entretien? Selon quelle obligation devrait-elle changer la nature de ses vols ou de ses trajectoires de vol?

M. Schwartz: Je souhaite simplement apporter une précision: InterCanadien n'est pas la propriété des Lignes aériennes Canadien ni d'Air Canada; ce que fait InterCanadien échappe donc à notre contrôle. Toutefois, InterCanadien n'a pas encore pris possession de ses avions. Elle a fait reporter la livraison des cinq premiers avions qu'elle était censée prendre.

Si nous parvenons au but, j'espère que nous aurons assez de temps pour exercer toute l'influence voulue sur InterCanadien, que nous ne pouvons contrôler, pour qu'elle n'accepte pas de recevoir ces avions. Je dis cela parce que j'ai la conviction qu'il faut acheter chez soi, surtout là où il y a un produit de calibre mondial qui est offert.

Le sénateur Finestone: Ces avions ont déjà été achetés, monsieur Schwartz. On dirait une solution facile.

M. Schwartz: Dans l'industrie aérienne, l'achat d'un avion n'est pas une chose simple. On prend pour ainsi dire des points d'achat, points d'achat qui peuvent être achetés et vendus. Si InterCanadien peut le faire, il devrait vendre ses points de livraison à d'autres lignes aériennes et acheter le jet régional de Bombardier. Si cela nous échappe et qu'InterCanadien choisit de faire cela, quelle que soit l'influence que nous essayons d'exercer sur lui, je n'y peux rien. Il n'y a rien que je puisse faire.

Le sénateur Finestone: J'aimerais poser une question concernant l'hébergement et les réservations. Je viens de participer aux préparatifs d'une réunion internationale sur le voyage, qui aura lieu à Rio de Janeiro les 24 et 25 novembre. Comme vous le savez probablement mieux que moi, c'est la plus grande industrie de croissance dans le monde. La clé de cette croissance est la relation qui existe entre les agents de voyage et les services alimentaires, domaine où vous êtes très bien connus, sans oublier les réservations de chambres d'hôtel et les locations de voitures. Tout cela est lié. J'aimerais bien savoir comment vous allez vous y prendre pour protéger les emplois secondaires, dont vous avez parlé plus tôt, pour que ces emplois demeurent ici au Canada, que nos agents de voyage passent leurs commandes en s'adressant à des Canadiens, pour que ce soit des Canadiens qui répondent au téléphone — If they are bilingual, all the better —, conformément à la loi sur les langues officielles.

Comment allez-vous régler ce dilemme — des deux secteurs de réservations ou de services potentiels — appelez ça comme vous voulez, de telle sorte que l'on engagera des Canadiens, peut-être à Winnipeg? Voilà qui vous rendrait très heureuse, sénateur Spivak.

M. Schwartz: Nous avons déjà dit clairement que tous les systèmes de réservation qui existent aujourd'hui au Canada demeureront les systèmes de réservation des lignes aériennes combinées. Je parle de ceux que l'on trouve au Nouveau-Brunswick, à Montréal, à Winnipeg, à Calgary et à Vancouver.

Senator Finestone: And Dallas.

Mr. Schwartz: No, Dallas does not answer telephones. Nobody is in Dallas doing that even for Canadian today. All the reservation agents are in Canada. They are using a telephone system through Dallas, just as Air Canada today uses the Gemini system based in Chicago, but the jobs are here. In fact, we have said that we will repatriate to both Winnipeg and Montreal some 440 jobs that Canadian sent down to Oklahoma and Texas.

Senator Finestone: There was an interesting chart which we received among all the briefing material, which I have not had a chance to fully digest. It indicates a comparison between Star Alliance and oneworld alliance. In looking at the revenue, the income, the passengers, the flying time and the fleet, I suggest that, in all categories, the oneworld alliance is inferior to that of the Star Alliance. The question that begs to be asked is: How will the Canadian aviation industry and the Canadian consumer benefit from Air Canada's leaving the highly successful Star Alliance and going to the smaller and less effective oneworld alliance?

Mr. Schwartz: I am glad you raised that question, because it lets me answer directly. Air Canada has been putting out the story that Star Alliance is so much better and that it is worth billions more to Canadians than is the oneworld alliance. That is just not the case. The big institutional shareholders who are looking at it and seeing the same material provided by Air Canada understand that that is not the case. I attended a meeting yesterday with about 30 of them who blew right through it.

There is not a huge difference between the two alliances. Today, Star Alliance is slightly larger than oneworld. On the other hand, Sabena and Swissair have just announced that they will join the oneworld alliance, which will probably make oneworld slightly bigger. Both alliances cover virtually everywhere. Each of them has its good points. It is obfuscation by Air Canada to try to make that difference.

Let me give you some simple examples of where the oneworld alliance is actually better than the Star Alliance for Air Canada, since that is the only thing that counts for the New Air Canada. United Airlines flies 15 non-stop flights a day to Asia from the United States. American Airlines flies five flights a day non-stop to Asia. Both airlines are about the same size in the U.S.

That means that United puts its traffic to Asia through L.A., San Francisco and Seattle. American has to put two-thirds of its traffic through Vancouver. That is a lot better for Canadians than is the Star Alliance.

The oneworld alliance has substantially more frequent flyer members than does the Star Alliance. That means more people are using their points coming through Canada. That is good for Air Canada. Of course, there are some things about the Star Alliance that are better.

Le sénateur Finestone: Et à Dallas.

M. Schwartz: Non, on ne répond pas au téléphone à Dallas. Il n'y a personne qui fait cela à Dallas aujourd'hui, même pas pour Canadien. Tous les agents de réservation sont ici au Canada. Ils utilisent un système téléphonique qui passe par Dallas, tout comme Air Canada utilise aujourd'hui le système Gemini, qui se trouve à Chicago, mais les emplois, eux, sont ici. De fait, nous avons dit que nous allons rapatrier à Winnipeg et à Montréal quelque 440 emplois que Canadien a «envoyés» en Oklahoma et au Texas.

Le sénateur Finestone: Il y avait un tableau intéressant dans toute cette documentation que nous avons reçue, que je n'ai pas eu l'occasion d'absorber tout à fait. On y voit une comparaison entre Star Alliance et oneworld alliance. À regarder les recettes, les revenus, les passagers, le temps de vol et le parc, je dirais que, dans toutes les catégories, la oneworld alliance est inférieure à la Star Alliance. D'où la question suivante: en quoi l'industrie canadienne de l'aviation et le consommateur canadien profiteront-ils du fait qu'Air Canada quitte une alliance tout à fait fructueuse comme la Star Alliance pour se joindre à une alliance moins grande et moins efficace, la oneworld?

M. Schwartz: Je suis heureux que vous ayez soulevé cette question, puisque je pourrai y répondre directement. Air Canada essaie de faire croire que la Star Alliance est nettement supérieure et qu'elle vaut des milliards de dollars de plus pour les Canadiens que la oneworld Alliance. Or, ce n'est tout simplement pas le cas. Les gros actionnaires institutionnels qui étudient le dossier et se penchent sur la même documentation qu'a fournie Air Canada comprennent que ce n'est pas le cas. J'ai assisté hier à une réunion avec 30 d'entre eux qui ont écarté cela du revers de la main.

Il n'y a pas une grande différence entre les deux alliances. Aujourd'hui, la Star Alliance est légèrement plus grande que la oneworld. Les sociétés Sabena et Swissair viennent d'annoncer qu'elles se joindront à la oneworld alliance, de sorte que celle-ci sera probablement un peu plus grande que l'autre. Les deux alliances couvrent pratiquement tout le terrain. Chacune a ses points forts. Par ses affirmations, Air Canada essaie d'occulter certains faits.

Permettez-moi de vous décrire certains cas simples où la oneworld alliance est en fait supérieure à la Star Alliance pour Air Canada, car c'est tout ce qui compte pour la nouvelle Air Canada. United Airlines offre quinze vols sans escale tous les jours entre l'Asie et les États-Unis. American Airlines offre cinq vols quotidiens sans escale vers l'Asie. Les deux compagnies aériennes sont à peu près de la même taille aux États-Unis.

Cela veut dire que United dirige son trafic à destination d'Asie en passant par Los Angeles, San Francisco et Seattle. American fait passer les deux tiers de son trafic par Vancouver. C'est beaucoup mieux pour les Canadiens que la Star Alliance.

La oneworld alliance compte un nombre nettement plus grand de grands voyageurs que la Star Alliance. Cela veut dire qu'un plus grand nombre de gens utilisent leurs points pour voyager en passant par le Canada. Cela est bon pour Air Canada. Bien sûr, il y a certains aspects de la Star Alliance qui sont meilleurs.

Star Alliance has Lufthansa while oneworld has British Airways. They all have big connections in Asia and Australasia. It is an obfuscation to try to get away from the real issue before the shareholders, and the shareholders are not buying it.

Notwithstanding the information you have been given, I can show you another study that shows that the oneworld alliance is better. The fact is that, at the end of the day, that is not the issue.

Senator Finestone: At the end of the day, who will be the beneficiary? Is it true to say that the question is not who owns the airlines, nor how many aircraft they have, but what routing system, code system and hosting system they have? That is where the money is.

Mr. Schwartz: No, that is not right. All of the functions you are talking about will be done by the New Air Canada. I refer to pricing, scheduling and routing.

Senator Finestone: What system will they be using?

Mr. Schwartz: It will use either Sabre or Gemini. However, it does not matter. All you are doing is buying a sophisticated algorithm. What you do with it — that is, how you set prices, schedules and routes — will all be done in Canada. It is no more true to say it would be done by Americans through Sabre or oneworld than it is to say that it would be done through United or the Gemini system. In fact, Air Canada is looking at using some of that system. They have admitted that. In February, Air Canada negotiated with Canadian Airlines about a merger. It has done that a number of times. They were willing to enter into the oneworld alliance at that time as part of a resolution. It did not happen.

Senator Kirby: It is my understanding that whether you are talking about Gemini or Sabre, you are talking about a software issue and not about a group of people.

It has to be realized that Sabre and Gemini are software packages. I understand that there are only two such software packages in the world — Gemini, developed by United Airlines, and Sabre, both of which have been used by the Canadian aircraft industry for a long time. There are some good things and some not-so-good things about both.

Am I correct, Mr. Schwartz, that this is not a job issue?

Mr. Schwartz: It is not a job issue, because all the jobs are in Canada. It is not a control issue, because all the control functions, the people who make the decisions using that software, are in Canada. Whether you use the software based in Chicago called Gemini or the software based in Dallas called Sabre, you will still make the control decisions here. No one is saying that Air Canada's control of those issues today is run by United Airlines because they use Gemini. It is not. It is run in Montreal by Air Canada, as it will be in the New Air Canada.

La Star Alliance compte Lufthansa, alors que la oneworld alliance compte British Airways. Tous ont d'importantes liaisons en Asie et en Australasie. On essaie d'occulter les faits pour éviter d'affronter les actionnaires, et les actionnaires n'en croient pas un mot.

Quels que soient les renseignements que vous avez reçus, je peux vous montrer une autre étude qui montre que la oneworld alliance est supérieure. En dernière analyse, tout de même, là n'est pas la question.

Le sénateur Finestone: En dernière analyse, qui en sera le bénéficiaire? Il est vrai que la question revient à savoir non pas qui possède les lignes aériennes, ni combien d'aéronefs celles-ci possèdent, mais plutôt quel est le système de routage, le système de codage et le système d'hébergement dont il dispose? C'est cela qui est important.

M. Schwartz: Non, ce n'est pas cela. Toutes les fonctions dont vous parlez seront prises en charge par la nouvelle Air Canada. Je parle de la détermination des prix, de l'établissement des horaires de vol et du routage.

Le sénateur Finestone: Quel système utilisera-t-on?

M. Schwartz: Ce sera soit Sabre, soit Gemini. Cela ne change rien. Cela revient simplement à se procurer un algorithme un peu complexe. Ce que l'on en fait — c'est-à-dire déterminer les prix, établir les horaires de vol et les routes aériennes —, tout cela se fera au Canada. Il n'est pas vrai de dire que cela serait pris en charge par American avec le système Sabre ou oneworld, pas plus que de dire que ce serait United avec le système Gemini. De fait, Air Canada envisage d'utiliser une certaine partie de ce système. Les dirigeants l'ont déjà admis. En février, les dirigeants d'Air Canada ont négocié avec Canadien une fusion possible. Ils ont déjà fait cela plusieurs fois. Ils étaient prêts à se joindre à l'alliance oneworld à l'époque, pour régler la question. Cela n'est pas arrivé.

Le sénateur Kirby: Si je ne m'abuse, lorsque vous parlez de Gemini ou de Sabre, vous parlez d'un logiciel et non pas d'un groupe de personnes.

Il faut savoir que Sabre et Gemini sont des logiciels. Je crois savoir qu'il existe seulement deux logiciels de cette nature dans le monde — Gemini, oeuvre de United Airlines, et Sabre, les deux étant utilisés dans l'industrie canadienne de l'aviation depuis longtemps. Chacun présente certaines caractéristiques intéressantes et d'autres encore qui ne le sont pas.

Ai-je raison de dire, monsieur Schwartz, qu'il ne s'agit pas ici d'une question d'emplois?

M. Schwartz: Ce n'est pas une question d'emplois, car les emplois sont ici au Canada. Ce n'est pas une question de contrôle, car toutes les fonctions de contrôle — avec les gens qui prennent les décisions à l'aide de ce logiciel — se trouvent ici au Canada. Que vous utilisiez le logiciel de Chicago qui s'appelle Gemini ou le logiciel de Dallas qui s'appelle Sabre, c'est ici que vous prenez les décisions pour contrôler les choses. Personne ne dit que les dossiers d'Air Canada de nos jours sont pris en main par United Airlines parce qu'Air Canada utilise Gemini. Ce n'est pas le cas.

Senator Kinsella: Honourable senators, our agenda states that we are examining the order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement. That is the purpose of our meeting. We in the Senate were anxious to have the order issued pursuant to section 47 of the Canada Transportation Act on August 13 tabled before both Houses of Parliament, but the government dragged its feet. It did not want the Senate to study it last September.

I want to focus on the question before us. I have been immensely impressed by your presentation and those of other witnesses. However, although I fly in airplanes, this is not my field of expertise.

I want to talk about how public policy is made in Canada and also about the obstacles that exist for business people like yourself in the private sector.

I have a copy of a letter on Onex letterhead dated October 31, 1999, over the signature of your colleague Mr. Wright. The letter is addressed to Mr. Casey, Member of Parliament. It addresses a number of the questions raised here as well as the documents that Senator Oliver said Mr. Wright was commenting on.

Madam Chair, I would be happy to table this letter from Mr. Wright to Mr. Casey as well as the document to which Senator Oliver referred.

Mr. Wright, on page 2 of your letter you comment on Mr. Casey's desire to have a copy of these documents without the deletions made by the court. You say that the portions that are here are the ones that are "relevant and pertinent to section 47 and the 10 per cent issues."

As the matter before this committee is section 47, suddenly, by your statement, these documents are quite germane and I invite your comment on them.

I am not sure to which document Senator Oliver was referring at the beginning. Is the document headed "Objective" the one that you said was a Canadian Airlines document and not an Onex document? Unfortunately, there is no date on it. I will read a few lines.

Objective

To obtain Ottawa support for a merger that permits:

1. Completion of the merger without the delays inherent in a long Competitions Board review.
2. A change to the Moco Act —

I would be interested to know whether Moco refers to Air Canada were it based in Montreal.

Mr. Schwartz: They all start with the name of the city.

Senator Kinsella: Thank you.

Les dossiers sont dirigés à Montréal par Air Canada, comme ce sera le cas pour la nouvelle Air Canada.

Le sénateur Kinsella: Honorables sénateurs, notre ordre du jour dit que nous devons examiner le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle. Voilà pourquoi nous sommes réunis. Au Sénat, nous étions pressés de voir déposer au deux Chambres du Parlement, le 13 août, le décret adopté en application de l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada, mais le gouvernement s'est traîné les pieds. Il ne voulait pas que le Sénat étudie cela en septembre dernier.

Je veux me concentrer sur la question que nous avons devant les yeux. Votre exposé et celui des autres témoins m'ont énormément impressionnés. Toutefois, bien que cela m'arrive de prendre l'avion, ce n'est pas mon domaine d'expertise.

J'aimerais traiter de la façon dont les politiques officielles se font au Canada et aussi des obstacles auxquels font face les gens d'affaires comme vous dans le secteur privé.

J'ai en main une copie d'une lettre sur papier à en-tête Onex datée du 31 octobre 1999, au bas de laquelle on peut voir la signature de votre collègue, M. Wright. La lettre est adressée à M. Casey, député. On y traite de plusieurs des questions soulevées ici aussi bien que de documents dont, comme le sénateur Oliver l'a dit, M. Wright traitait.

Madame la présidente, je serais heureux de déposer officiellement cette lettre de M. Wright à M. Casey aussi bien que le document auquel le sénateur Oliver a fait allusion.

Monsieur Wright, à la page 2 de votre lettre, vous parlez du fait que M. Casey souhaite obtenir copie de ces documents sans les segments supprimés par le tribunal. Vous dites que les segments en question sont ceux qui s'appliquent à l'article 47 et à la question des 10 p. 100.

Comme le comité se penche sur la question de l'article 47, voilà maintenant que, selon vos propos, ces documents sont tout à fait pertinents. Je vous invite à nous en parler.

Je ne suis pas sûr de savoir à quels documents le sénateur Oliver a fait allusion au début. Est-ce le document qui s'intitule «Objective» — celui dont vous avez dit que c'était un document de Canadien et non pas un document d'Onex? Malheureusement, il ne s'y trouve aucune date. Je vous en lire quelques lignes.

Objectif

Obtenir d'Ottawa l'appui nécessaire à une fusion qui permet:

1. de réaliser la fusion sans les retards inhérents à un long examen de la part du Bureau de la concurrence; et
2. une modification de la loi sur la Moco...

J'aimerais bien savoir si par «Moco», on entend Air Canada, dont le siège est à Montréal.

M. Schwartz: Cela commence toujours par le nom de la ville.

Le sénateur Kinsella: Merci.

2. A change to the Moco Act altering the clause that restricts single person ownership in Moco to 10% of the voting equities.

3. If necessary, a change in foreign ownership limitations for airlines allowing Dalco to participate in the initiative.

Could you first comment on that? It is your testimony that this is not your document, but do you have a view on those objectives?

Mr. Nigel Wright, Principal, Onex Corporation: Senator, you are right. This document was not prepared by us. It was prepared by Canadian Airlines and delivered to us.

With respect to your question about the objectives, it was Canadian's objective to complete the merger without the delays inherent in a long Competition Board review. It was not a view with which we were in agreement at the time of this memorandum, which was mid-May, or for a considerable period of time after that.

A change to the Air Canada Public Participation Act removing the 10 per cent limit on voting equities is not a matter we discussed with them at that time, but this memo was given to us to introduce that topic for discussion. We have a similar objective, about which we have been very forthright.

Finally, we did not and do not agree that an increase in the ownership limitations was a part of our transaction. This memo was provided to us in the very early stages of our negotiations, and was exploratory on those issues.

Senator Kinsella: There then follows:

A change to the Moco Act will require the passing of a bill through the House — timing is 3 to 4 weeks if ALL parties are supportive and the issue is not seen as a political one. Can be months if all parties are not supportive.

What was your take on that when you read it?

Mr. Wright: We read this document in mid-May. Because we had a disagreement with Canadian Airlines as part of these negotiations at that time on the very first point under "Objective 1", we never got to the other aspects of this memo.

Senator Kinsella: At the top of the next page it says:

It is likely that Jean Pelletier will know enough of planned changes that he could advise us of the best time to approach both the Minister as well as the PMO.

What do you make of that?

Mr. Wright: I will repeat that we did not get to these parts of the memo because we never got past the first objective on which we disagreed with Canadian.

2. Une modification de la loi sur la Moco qui limite une personne seule à des parts représentant une participation de 10 p. 100 avec droit de vote;

3. si cela se révèle nécessaire, de modifier les limites touchant la participation étrangère dans les entreprises aériennes, pour que Dalco puisse prendre part à l'initiative.

Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de cela? Vous avez affirmé qu'il ne s'agit pas de votre document, mais avez-vous un point de vue sur ces objectifs?

M. Nigel Wright, directeur principal, Onex Corporation: Vous avez raison, sénateur, ce n'est pas un document que nous avons préparé. C'est un document qui a été préparé par Canadien et qui nous a été transmis.

Pour ce qui touche votre question à propos des objectifs, Canadien avait pour objectif de réaliser la fusion sans les retards inhérents à un long examen de la part du Bureau de la concurrence. C'est une idée avec laquelle nous n'étions pas d'accord au moment où cette note a été rédigée, soit à la mi-mai, ni encore pour un bon bout de temps par la suite.

Une modification qui aurait pour effet d'éliminer la limite de 10 p. 100 touchant la participation au capital avec droit de vote dans la Loi sur participation publique au capital d'Air Canada n'est pas une question dont nous avons discuté avec eux à ce moment-là, mais cette note nous a été remise pour que le sujet soit introduit. Nous avons un objectif semblable, à propos duquel nous avons été très francs.

Enfin, nous n'étions pas d'accord et nous nous sommes toujours pas d'accord pour dire qu'un assouplissement des limites de participation faisait partie de notre transaction. Cette note nous a été transmise durant les tout premiers stades de nos négociations, et elle est de nature exploratoire.

Le sénateur Kinsella: Ensuite, on peut lire:

Pour que la loi sur la Moco puisse être modifiée, il faudra que la Chambre adopte un projet de loi — cela prendrait 3 ou 4 semaines si TOUS les partis sont favorables et que la question n'est pas considérée comme étant politique. Cela pourrait prendre des mois si tous les partis ne sont pas favorables.

Qu'avez-vous pensé de cela au moment où vous l'avez lu?

M. Wright: Nous avons lu ce document à la mi-mai. Comme nous n'étions pas d'accord avec Canadien, dans le contexte des négociations sur le tout premier point qui se trouve à l'objectif 1, nous n'avons jamais abordé les autres aspects de la note.

Le sénateur Kinsella: Au haut de la page suivante, on peut lire:

Jean Pelletier en saura probablement assez des modifications prévues pour nous aviser du meilleur moment à choisir pour aborder le ministre aussi bien que le CPM.

Comment interprétez-vous cela?

M. Wright: Je dirai encore que nous ne nous sommes pas rendus à cet élément de la note parce que nous n'avons jamais franchi pour ainsi dire le premier objectif, sur lequel nous étions en désaccord avec Canadien.

As I understand it, Air Canada and Canadian had had some negotiations between themselves over merger and, subsequently, a route proposal. Both had been to the Department of Transport with respect to those negotiations. Because of confidentiality agreements between Canadian and Air Canada, we did not know of those negotiations at the time. I suspect that anything Canadian knew, it knew from its discussions with Air Canada and the department.

Senator Kinsella: Mr. Schwartz, have you held discussions on this matter at any time with Jean Pelletier, the Chief of Staff of the Prime Minister?

Mr. Schwartz: I have never met Mr. Pelletier, and that includes speaking to him on the phone or anything else.

Senator Kinsella: Mr. Wright, have you?

Mr. Wright: Neither I nor anyone else at Onex has ever had a conversation with Mr. Pelletier on this matter.

Senator Kinsella: Another document in the package was commented on and referred to in your letter. The page starts with the number 10; the heading is "Issues/Risks" and the subheading is "Political".

Will need to change the Canada Act in order to remove 10 % voting ownership restrictions on Eastco's shares.

Can you tell us who Eastco is?

Seeking to do so may result in serious political debate in the House of Commons. Our timing of seeking approval during the summer recess will be helpful in curbing that debate.

Notwithstanding that we have a parliamentary democracy based on the Westminster model, and notwithstanding that Parliament and debate is what is all it is about in our system of governance, as a proud Canadian, what is your comment on treating Parliament that way?

Mr. Wright: My comment is that, if anything, it shows a naivete about the process. Legislation cannot be changed when Parliament is not in session, so it is obviously a meaningless statement.

Senator Kinsella: On the next page, under the heading "Selected Next Steps", we see the line:

Approach the government to gain assurance that they will support the transaction and that the 10 % ownership restriction in the Canada Act will be removed.

Is that still not your document but rather Canadian's document? Or is that your document?

Mr. Wright: This is an early draft of a document prepared within Onex.

Senator Kinsella: This was prepared within Onex.

Mr. Wright: That is correct.

Si je ne m'abuse, Air Canada et Canadien avaient tenu des négociations sur une fusion possible et, par la suite, sur une proposition touchant les routes aériennes. Les deux avaient abordé le ministère des Transports en rapport avec ces négociations. En raison des ententes de confidentialité de Canadien et Air Canada, nous n'étions pas au courant des négociations à ce moment-là. J'imagine que tout ce que savait Canadien, je le savais moi-même d'après les discussions avec Air Canada et le ministère.

Le sénateur Kinsella: Monsieur Schwartz, avez-vous déjà discuté de cela avec Jean Pelletier, le chef de cabinet du premier ministre?

M. Schwartz: Je n'ai jamais rencontré M. Pelletier, et je ne lui ai même jamais parlé au téléphone ou quoi que ce soit d'autre.

Le sénateur Kinsella: Et vous, monsieur Wright?

M. Wright: Ni moi ni personne d'autre chez Onex n'avons jamais eu de conversation avec M. Pelletier à ce sujet.

Le sénateur Kinsella: Un autre document du dossier a fait l'objet d'observations et d'une allusion dans votre lettre. Il y a le numéro 10 au début de la page; le titre de rubrique est «Questions en jeu et risques» «Issues/Risks», et le sous-titre, «Questions politiques» «Political».

Il faudra modifier la loi du Canada pour éliminer les restrictions de 10 p. 100 imposées à la participation avec droit de vote dans le cas d'Eastco.

Pouvez-vous nous dire qui est Eastco?

Le fait de demander cela pourrait donner lieu à un sérieux débat politique à la Chambre des communes. Le fait de demander l'approbation durant la pause estivale aidera à limiter ce débat.

Sans trop songer au fait que nous avons une démocratie parlementaire fondée sur le modèle de Westminster et sans trop songer au fait que notre régime politique est centré sur le Parlement et sur le débat sur les questions en jeu, vous, qui êtes fier d'être Canadien, que pensez-vous du traitement ainsi réservé au Parlement?

M. Wright: Je dirai, en fait, qu'il y a là une certaine naïveté quant au processus. La loi ne peut être modifiée si le Parlement ne siège pas; il est donc évident que cette affirmation est vide de sens.

Le sénateur Kinsella: À la page suivante, sous la rubrique des étapes à venir «Selected Next Steps», on peut lire:

Aborder le gouvernement pour s'assurer qu'il donnera son appui à la transaction et que la restriction de 10 p. 100 sur la participation dans la loi du Canada sera éliminée.

Dites-vous encore que ce n'est pas votre document, que c'est plutôt le document de Canadien? Ou est-ce plutôt votre document?

M. Wright: C'est là une ébauche préliminaire d'un document préparé chez Onex.

Le sénateur Kinsella: Cela a été préparé chez Onex.

M. Wright: C'est exact.

Senator Kinsella: Those are Onex's words. Do you have a sense as to the time line? When was this a view expressed within Onex?

Mr. Wright: This was a draft of a document that was not in final form until August. The fact of the matter is that no approach was made to the government until the eve of the public announcement on August 23, at which time I visited some departmental officials at Transport Canada. This was after the August 13 announcement referred to on the agenda.

Senator Kinsella: Then there is another document which reads:

Prior to the Moco offer, Bidco —

Who is Bidco?

Mr. Schwartz: That is the company now called AirCo.

Senator Kinsella: Thank you.

Prior to the Moco offer, Bidco already has:

[Received satisfactory assurances [from the government] that the section 47 order will be granted, providing the transactions are approved by Moco and Caco shareholders;]

Is this your document or someone else's document?

Mr. Wright: This is a draft of a press release prepared at the end of July.

Senator Kinsella: So it was before August 13.

Mr. Wright: Yes. It was after a request had been made by Canadian Airlines for a section 47 order but some weeks before the order was granted, at a time when we had no knowledge either way. As you can see, what actually came about was not as was reflected in our thoughts here. It reflected that before we would be able to make a public announcement, we would want an understanding of the process that we were going under. As it turns out, that understanding came to us on August 13, and our announcement followed a week and a half after that.

Senator Kinsella: The documents refer to Mr. Mel Cappe, the Clerk of the Privy Council, saying that Mr. Cappe ought to be met with because he could influence deputy ministers. As a former deputy minister in this town, I found that of particular interest. What was your take on that?

Mr. Wright: You are taking us back to the first document, the Canadian Airlines draft. As I say, we did not have a take on that. We did not agree with their objective and therefore did not discuss with them the balance of the memorandum.

Senator Kinsella: Have you ever discussed any of this with Mr. Cappe?

Mr. Wright: I had a meeting with Mr. Cappe on the day of the Speech from the Throne, about three weeks ago, for the first and only time.

Senator Kinsella: I thank you for that.

Le sénateur Kinsella: Ce sont les mots d'Onex. Avez-vous une idée de la date? À quel moment ce point de vue a-t-il été exprimé chez Onex?

M. Wright: C'est l'ébauche d'un document dont la version définitive a seulement vu le jour au mois d'août. De fait, le gouvernement n'a pas été abordé avant la veille de l'annonce publique, le 23 août, moment auquel j'ai visité quelques-uns des responsables du ministère des Transports. C'était après l'annonce du 13 août dont il est question dans l'ordre du jour.

Le sénateur Kinsella: Il y a un autre document qui dit:

Avant l'offre de la Moco, la Bidco...

Qui est Bidco?

M. Schwartz: C'est la compagnie qui s'appelle maintenant AirCo.

Le sénateur Kinsella: Merci.

Avant l'offre de la Moco, la Bidco a déjà:

[Reçu [du gouvernement] des garanties satisfaisantes selon lesquelles le décret se rapportant à l'article 47 sera accordé, à condition que les transactions soient approuvées par les actionnaires de la Moco et de la Caco;]

Est-ce votre document ou encore le document de quelqu'un d'autre?

M. Wright: C'est l'ébauche d'un communiqué de presse préparé à la fin du mois de juillet.

Le sénateur Kinsella: C'était donc avant le 13 août.

M. Wright: Oui. C'est après que Canadien a demandé un décret en application de l'article 47, mais quelques semaines avant que le décret ne soit accordé, à un moment où nous n'en avions pas connaissance d'une façon ou d'une autre. Comme vous pouvez le voir, ce qui est arrivé ne correspond pas à ce que nous envisagions là-dedans. Cela montre que, avant de pouvoir faire une annonce publique, nous voulions savoir dans quoi nous nous engageons. En fin de compte, nous avons compris les choses le 13 août, et notre annonce a suivi, une semaine et demie plus tard.

Le sénateur Kinsella: Les documents font allusion à M. Mel Cappe, greffier du Conseil privé. On dit qu'il faut rencontrer M. Cappe, car il pourrait exercer une influence sur les sous-ministres. En tant qu'ancien sous-ministre à Ottawa, j'ai trouvé cela particulièrement intéressant. Comment interprétez-vous cela?

M. Wright: Vous nous ramenez au premier document, l'ébauche de Canadien. Comme je l'ai dit, nous n'avons pas d'interprétation là-dessus. Nous n'étions pas d'accord avec son objectif, de sorte que nous n'avons pas discuté avec les responsables du reste de la note.

Le sénateur Kinsella: Avez-vous discuté de l'une quiconque de ces questions avec M. Cappe?

M. Wright: J'ai rencontré M. Cappe le jour du discours du Trône, il y a trois semaines environ, pour la première fois, et la seule fois.

Le sénateur Kinsella: Je vous remercie.

Madam Chair, if the honourable members of this committee are in agreement, I would be happy to table these documents.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Kirby: We seem to have skirted around the infamous 10 per cent issue. I want to explore that in a few ways, but largely in the way in which it has been discussed previously a number of times by the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce over at least a decade.

It also seems to me, after Mr. Milton's testimony last week before the Transport Committee, that this may be the only area on which the two sides agree. I say that because in his statement today Mr. Schwartz said the following:

...the 10 % ownership limit serves only to keep in place an entrenched Board of Directors, a Board that has no need to be responsive to its own shareholders ...

In testimony before the House of Commons Transport Committee last week, Mr. Milton said he personally believes that the 10 per cent rule contained in the Air Canada Public Participation Act is shareholder unfriendly.

There seems to be some agreement that shareholders are not particularly well served by the 10 per cent rule. Senator LeBreton commented earlier on the reason for the 10 per cent rule being put in place. Many of us — certainly, those who have been involved in early privatizations of Crown corporations — understood that it was important to make an attempt to distribute the shares as widely as possible, but it was intended as a launching vehicle, not as permanent public policy. It has been true for Crown corporations federally and provincially.

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce has been looking at the 10 per cent rule for a long time, since it is one element of the Bank Act that has received much critical comment over the years. We looked at it from the perspective of corporate governance and how you ensure that management is responsive to a board and that a board is in turn responsive to all shareholders, not merely a majority shareholder. That led us to conclude that there were merits in having an element of concentrated ownership but not majority ownership. We saw problems in having 51 per cent, and we saw problems in having a small enough number that management was not responsive at all to a shareholder with some considerable influence but not control.

Our Banking Committee, over at least a decade, and on three occasions, pronounced itself very strongly against the 10 per cent rule and in favour of a number in the order of one-third. The

Madame la présidente, si les honorables membres du comité sont d'accord, je serais heureux de déposer officiellement ces documents.

La présidente: Les sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Kirby: Il semble que nous ayons esquivé la tristement célèbre question des 10 p. 100. J'aimerais en discuter à fond dans quelques jours, mais, pour l'essentiel, de la façon dont il en a déjà été question à plusieurs reprises aux audiences du comité sénatorial permanent des banques et du commerce au moins depuis dix ans.

Il me semble aussi, après avoir entendu le témoignage de M. Milton la semaine dernière devant le comité des transports, que c'est peut-être le seul point sur lequel les deux parties sont d'accord. Je dis cela parce que M. Schwartz nous a affirmé aujourd'hui:

La restriction de 10 p. 100 sur la propriété ne sert donc qu'à maintenir le conseil d'administration dans ses retranchements; il n'éprouve donc pas le besoin de répondre aux attentes de ses actionnaires...

Dans son témoignage devant le comité des transports de la Chambre des communes la semaine dernière, M. Milton a affirmé que, selon son opinion personnelle des choses, la règle des 10 p. 100 dont il est question dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, n'est pas bonne pour les actionnaires.

Jusqu'à un certain point, on semble s'entendre pour dire que la règle des 10 p. 100 ne sert pas particulièrement les intérêts des actionnaires. Le sénateur LeBreton a parlé plus tôt de la raison pour laquelle la règle des 10 p. 100 a été mise en place. Nombre d'entre nous — certes, ceux qui étaient là au moment des premières privatisations de sociétés d'État — comprennent qu'il importait d'essayer de répartir les actions le plus largement possible, mais que cela était censé s'appliquer à la mise en marche et non pas devenir un élément permanent de la politique publique. Cela s'est avéré pour les sociétés d'État fédérales et provinciales.

Le comité sénatorial permanent des banques et du commerce étudie depuis longtemps la règle des 10 p. 100, car c'est un élément de la Loi sur les banques qui a fait l'objet de critiques nourries au fil des ans. Nous avons envisagé la question du point de vue de la régie des sociétés, dans l'idée de nous assurer que la direction est responsable envers le conseil d'administration et que le conseil d'administration est responsable, à son tour, envers tous les actionnaires et non seulement l'actionnaire majoritaire. Cela nous a menés à conclure qu'une certaine concentration du capital avait ses mérites, mais non pas au point où cela devient majoritaire. Nous avons vu les difficultés que poserait une règle majoritaire (51 p. 100) et nous avons vu les difficultés que poserait une proportion si faible que la direction ferait la sourde oreille à l'actionnaire qui exerce une influence considérable, sans toutefois avoir le contrôle.

À trois occasions au moins, depuis dix ans, notre comité des banques s'est opposé vigoureusement à la règle des 10 p. 100 et s'est prononcé en faveur d'une proportion qui avoisinerait le tiers.

number has moved around, but it has basically been around that number.

Senator Oliver: They have close to 31 per cent.

Senator Kirby: I thought I ought to give you that background, because the Senate has looked at this issue on at least three occasions in the past.

First, what do you see as the benefits or the liabilities, and there are both, related to concentrated ownership but not control? I am talking about some number under 50 and over 25, so there is some inclusion.

Second, on the role of management equity, the view of the Banking Committee has long been that management of public companies ought to be required to have some not insignificant stake in the company that they are managing.

Third, in your response to a question from Senator Finestone, you talked about the three U.S. turned-around examples. As I recall, they also had concentrated ownership, but I cannot remember whether they had majority control. Would you comment on what impact significant shareholding had in those three cases, if any?

Mr. Schwartz: I can try to address those points.

On the benefits and liabilities of concentration of ownership, the issue is not whether it is 10 per cent ownership or 100 per cent ownership. The issue is that government has many means at its disposal to deal with public policy issues. The government need not do that by limiting ownership to 10 per cent, 50 per cent or any other number. We have asked to have that 10 per cent ownership limit removed in order to let the company be like most other companies, simply a company with shareholder ownership.

You mentioned between 25 and 50 per cent. I feel the only issue is absolute control over 50 per cent. I personally am not opposed to that. I believe that that should be allowed, as it is in other companies. I look at CN, which has a limit of 15 per cent ownership and it has 70 per cent U.S. ownership. Does that satisfy a Canadian public policy issue? I do not know.

You asked about management equity. That is a big issue. Onex has been enormously successful. We started with \$2 million of our own money 16 years ago, with three people sharing two offices with no windows. Today we have a \$14 billion company that is among the 10 largest in the country. One of the absolute principles we have believed in is that the people who run our businesses should have an equity ownership in those businesses. They should not just get the rewards; they should also take the risks. Every year our annual report includes a list of principles in which we

Le chiffre a pu varier quelque peu, mais il est demeuré essentiellement autour du tiers.

Le sénateur Oliver: Ils détiennent près de 31 p. 100.

Le sénateur Kirby: J'ai cru bon de vous donner ces renseignements de base, car le Sénat a déjà étudié la question trois fois par le passé.

Premièrement, quels seraient les avantages et les inconvénients — et il y a l'un et l'autre — d'une concentration de la participation, sans contrôle? Il est question ici d'un pourcentage qui est inférieur à 50 p. 100 tout en étant supérieur à 25 p. 100, de sorte que c'est inclus d'une certaine façon.

Deuxièmement, pour ce qui est de la participation des dirigeants, le comité des banques croit depuis longtemps que les dirigeants des sociétés ouvertes devraient être tenus d'avoir une participation significative dans l'entreprise qu'ils sont chargés de diriger.

Troisièmement, pour répondre à la question du sénateur Finestone, vous avez donné trois exemples d'entreprises américaines où il y a eu un renversement de situation. Si je ne m'abuse, il y avait toujours là une certaine concentration de la participation, mais je ne me souviens pas s'il y avait un contrôle majoritaire. Pouvez-vous nous dire quel impact la concentration significative de la participation a eu dans ces trois cas, si tant est qu'il y en a eu?

M. Schwartz: Je peux essayer de traiter de ces questions.

Pour ce qui est des avantages et des inconvénients de la concentration de la participation, il ne s'agit pas de savoir si c'est 10 ou 100 p. 100. Il s'agit de savoir que le gouvernement dispose de nombreux moyens pour mettre en oeuvre les politiques publiques. Le gouvernement n'a pas besoin de le faire en limitant la participation à 10 p. 100, à 50 p. 100 ou à une autre proportion. Nous avons demandé que tombe la limite de 10 p. 100 sur la participation pour que l'entreprise soit comme la plupart des autres entreprises, simplement une entreprise qui a des actionnaires.

Vous avez parlé d'une proportion qui se situe entre 25 et 50 p. 100. J'estime que c'est seulement plus de 50 p. 100 de la participation qui donne lieu à un contrôle absolu. Personnellement, je ne m'oppose pas à cela. Je crois que cela devrait être permis, comme ce l'est pour d'autres entreprises. Je regarde le CN, qui a une limite de 15 p. 100 sur la participation attribuable à une seule personne et dont les intérêts américains représentent 70 p. 100 de l'ensemble. Est-ce que cela correspond à l'orientation voulue du point de vue de la politique publique canadienne? Je ne sais pas.

Vous avez posé des questions sur la participation des dirigeants. C'est un dossier important. Onex a connu un succès indéniable. Nous nous sommes lancés avec 2 millions de dollars de nos fonds propres il y a 16 ans, avec trois personnes qui partageaient deux bureaux sans fenêtres. Aujourd'hui, notre entreprise vaut 14 milliards de dollars et se situe parmi les 10 plus grandes du pays. Un des principes absolus auxquels nous nous en sommes tenus, c'est que les gens qui dirigent nos entreprises devraient avoir une participation dans le capital des entreprises en question.

believe. One of those principles is that managers should be owners.

Part of the problem at Air Canada today is that you have a board of 13 people, plus the senior management, who own less than \$800,000 of stock among all of them — and there are many important people on that board; but they have almost no financial stake in the company. I believe we have been successful at Onex because our board and management has a significant financial stake in the company; and on the subject of management equity, I believe that is important, and it also helps to drive an entrepreneurial environment with management. Many good things come from that.

On the subject of concentration and the impact that has on successive companies, we have provided you with a report that we requested from LECG and Company, of Cambridge, Massachusetts, a well-known company looking into these issues. That report gives clear and unequivocal evidence that companies that have concentration of ownership get better results. In the examples we used of the U.S. carriers, each of them had a very substantial concentration of ownership — the Texas Pacific Group, Wilson, and the group that resuscitated America West, which went from \$36 million of value to \$360 million of value in less than a year.

I believe that businesses, like every other organization, need someone at the helm who is responsible, who is pushing, is demanding and is driving it forward. When you get a management team on a board that sits behind an ironclad fence, like 10 per cent ownership, no one — no shareholder, no owner of the company — can tell them what to do or tell them that they are not doing good enough. Then you have exactly what you have had at Air Canada. I do not believe that is good in this economy.

Senator Kirby: I have a supplementary on your comment on not being opposed to more than 50 per cent, that is, the control. A number of us in the Senate, when we have looked at that issue in the past, have felt there were other potential downsides in the sense that you also want some constraint on the significant shareholder, which can in fact be applied if they are under 50 per cent and thereby do not have complete control of the board. The reason we came down with a number between 25 and 50, typically around one-third, was on the grounds that you balanced the pressure on the significant shareholder from the one side by keeping them under 50 per cent and the pressure on management from the other by in fact having the significant shareholder. I do not know if you want to comment on that. I understand why control is much easier.

Ils ne devraient pas seulement avoir les récompenses. Ils devraient aussi courir les risques. Tous les ans, notre rapport annuel énumère une liste de principes auxquels nous croyons. Un de ces principes, c'est que les dirigeants devraient aussi être propriétaires.

La difficulté chez Air Canada, aujourd'hui, c'est en partie qu'il y a 13 membres du conseil d'administration, plus les membres de la haute direction, qui possèdent globalement des actions valant moins de 800 000 \$ — et il y a bien des gens importants qui siègent à ce conseil d'administration, mais ils n'ont aucun intérêt financier dans l'entreprise. Je crois que nous avons eu du succès chez Onex parce que notre conseil d'administration et nos dirigeants ont une participation financière importante dans l'entreprise; et pour ce qui est de la participation des dirigeants, je crois que cela est important, et cela stimule les qualités d'entrepreneur des dirigeants. Cela donne beaucoup de bonnes choses.

À propos de la concentration et de l'impact qu'elle a sur les entreprises fructueuses, nous avons remis un rapport commandé auprès de la société LECG and Company, de Cambridge, dans le Massachusetts, société réputée pour ses travaux sur les questions de cette nature. Ce rapport le montre clairement et sans équivoque: les entreprises où il y a une certaine concentration de la participation obtiennent des résultats supérieurs. Dans les exemples que nous avons évoqués, chacun des transporteurs américains avait un degré de concentration de la participation qui était très différent — le Texas Pacific Group, Wilson et le groupe qui a ressuscité America West, qui est passé d'une valeur de 36 millions de dollars à une valeur de 360 millions de dollars en moins d'un an.

Je crois que les entreprises, à l'instar de toute autre organisation, ont besoin d'avoir à la barre une personne responsable, qui exerce des pressions, qui est exigeante, qui fait avancer les choses. Lorsque les dirigeants du conseil d'administration restent assis derrière un mur de briques, comme la règle des 10 p. 100 permet d'en édifier — il n'y a pas un actionnaire ni un propriétaire d'entreprise qui puisse leur dire quoi faire ou encore leur affirmer qu'ils n'en font pas assez. Alors, il y a exactement la situation qu'il a eu à Air Canada. Je ne crois pas que cela soit bon dans notre économie.

Le sénateur Kirby: J'ai une question supplémentaire à poser à propos du fait que vous ne vous opposez pas à la possibilité qu'un actionnaire contrôle l'entreprise, c'est-à-dire qu'il possède plus de 50 p. 100 de la participation. Un certain nombre d'entre nous au Sénat, au moment d'étudier la question par le passé, avons cru qu'il y avait là d'autres inconvénients potentiels, au sens où il faut contraindre quelque peu le principal actionnaire, chose qui peut s'appliquer s'il possède moins de 50 p. 100 de la participation et n'exerce donc pas un contrôle total sur les agissements du conseil d'administration. La raison pour laquelle nous en sommes arrivés à une proportion qui se situe entre 25 et 50 p. 100, le plus souvent autour du tiers, c'est qu'il y a lieu de concilier les pressions exercées sur l'actionnaire principal en gardant les parts à moins de 50 p. 100 et la pression exercée sur la direction du fait qu'il y a un actionnaire principal. Je ne sais pas si vous souhaitez

Mr. Schwartz: Senator, we asked to have the 10 per cent limit removed entirely. Senator Oliver, jokingly, suggests that we already have 31 per cent. I do not want 33 per cent. We want it to be unlimited. That is what we have been asking for. I am not sure that that addresses your question.

Senator Kirby: I do not necessarily agree with you, but I guess it addresses the question.

Senator Adams: Mr. Schwartz, I know you are from Manitoba. I live in Keewatin, Rankin Inlet. We have small airlines who do business up there in our community. I believe you are concerned about the future in regard to your bid going through. In the meantime, the small airlines, mostly based in Manitoba, do quite a bit of business in the Keewatin area. We have six airlines coming through one small community. That creates competition. Some cannot compete up there because everything is costly and everything is flown in, with the airlines catering to the small business, motels and small stores. It is very costly. Nevertheless you have some competition there.

How do you plan to work with them? Will you buy them out or will you connect with them under your own company, Onex?

How do you plan to deal with the small airlines that have just enough business to keep operating? If there is a big merger in the south, how will that affect competition in our communities?

Mr. Schwartz: Our proposal is to ensure that there is a robust competitive environment that will make it easier for those companies to compete than is the case today, by giving them complete access to any facilities that the mainline carrier has so that they can have all the benefits of the big airline but still be the size that they are.

They can offer frequent flyer points. If, for instance, you wished to go from Keewatin to Europe, you might fly Keewatin to Winnipeg and on, but you will be able to get frequent flyer points now starting in Keewatin. The small airlines will be able to get a code share wherein a travel agent in Keewatin will give you a code designation that will take you as one code all the way through to Heathrow.

Things like maintenance facilities are the things that, if the small charterers have access to them, they can grow and thrive. That is what we think should happen. We will offer every one of those northern airlines that you are talking about, small as they are, that opportunity.

Senator Adams: Most of the flights that go up there are carrying more than 50 per cent cargo rather than passengers. How are you planning to deal with that?

traiter de cette question. Je comprends en quoi le fait de contrôler simplifie beaucoup les choses.

M. Schwartz: Sénateur, nous avons demandé que la limite des 10 p. 100 soit éliminée tout à fait. Le sénateur Oliver, en blaguant, a laissé entendre que nous détenions déjà 31 p. 100 de la participation. Je ne veux pas 33 p. 100 de la participation. Nous voulons que ce soit illimité. C'est ce que nous demandons. Je ne sais pas très bien si cela répond à votre question.

Le sénateur Kirby: Je ne suis pas nécessairement d'accord avec vous, mais j'imagine que cela répond à la question.

Le sénateur Adams: Monsieur Schwartz, je sais que vous êtes originaire du Manitoba. J'habite pour ma part à Keewatin, dans le coin de Rankin Inlet. Il y a des petites compagnies aériennes qui exercent leurs activités chez nous. Je crois que vous vous souciez de l'avenir pour ce qui est de savoir si votre soumission va passer. Dans l'intervalle, les petites compagnies aériennes, dont la plupart ont leur siège au Manitoba, font pas mal d'affaires dans la région de Keewatin. Il y a six compagnies aériennes qui desservent une petite collectivité. Cela crée de la concurrence. Certains ne peuvent affronter la concurrence là-bas parce que tout est si coûteux et qu'il faut tout faire venir par avion, avec les compagnies aériennes qui desservent les petites entreprises, les motels et les petits magasins. C'est très coûteux. Néanmoins, il y a là une certaine concurrence.

Comment entendez-vous travailler avec elles? Allez-vous les acheter ou allez-vous les absorber sous votre bannière, celle d'Onex?

Comment entendez-vous traiter avec les petites compagnies aériennes dont le volume d'activité suffit à peine à leur survie? S'il y a une grande fusion dans le sud, quel effet cela aura-t-il sur la concurrence dans nos collectivités?

M. Schwartz: Notre proposition consiste à s'assurer qu'il y a un climat propice à une robuste concurrence, qui fera qu'il sera plus facile pour ces entreprises de concurrencer que ce n'est le cas aujourd'hui, car elles auront un accès total à toute installation dont dispose le transporteur principal, de manière à disposer de tous les avantages d'une grosse ligne aérienne, tout en étant petite.

Elles peuvent offrir des crédits aux grands voyageurs. Si, par exemple, vous souhaitez aller en Europe depuis Keewatin, vous pouvez partir de Keewatin pour aller à Winnipeg et ainsi de suite, mais vous pourrez accumuler des crédits de grands voyageurs à partir de Keewatin. Les petites lignes aériennes auront droit à un partage des codes de vol: c'est-à-dire que l'agent de voyage à Keewatin vous donnera une désignation qui vous permettra d'aller jusqu'à l'aéroport Heathrow à l'aide d'un seul code.

Il y a des choses comme les installations pour l'entretien qui, dans la mesure où elles sont à la disposition des petits affréteurs, leur permettent de croître et de prospérer. C'est ce qui devrait arriver à notre avis. Nous allons offrir à chacune de ces compagnies aériennes du Nord dont vous parlez, si petites qu'elles soient, cette occasion.

Le sénateur Adams: La plupart des vols qui se dirigent vers le Nord renferment des marchandises à plus de 50 p. 100, plutôt que des passagers. Comment entendez-vous composer avec cela?

Mr. Schwartz: We do not care whether it is cargo or passengers on the airplane. The airplane needs access. If it is only cargo, it may not need frequent flyer points, but it needs maintenance and ground handling and it needs interlining for cargo so that cargo coming from far away, such as India, can be interlined right into Keewatin on one code.

Senator Adams: Right now some of the airlines in the North connect to Canadian Airlines. What about other northern airlines that are connected through Air Canada? Does it make any difference?

Mr. Schwartz: Since the mainline would all be one company, every airline, every charter company, would have access to the entire system. In fact, that is better than today. Today some have access to the Air Canada system and some have access to the Canadian Airlines system. In a merger, each of those small companies would have access to the entire system. It is actually a better environment for them.

[Translation]

The Chairman: Thank you, Mr. Schwartz, for coming here. If you have any other documents to share with us, particularly ones pertaining to the North, we would be happy to get them.

The meeting is adjourned.

M. Schwartz: Nous ne nous soucions pas du fait qu'il s'agisse de marchandises ou de passagers. L'avion a besoin d'un certain accès. Si ce n'est que des marchandises, les crédits pour grands voyageurs ne seront peut-être pas nécessaires, mais il faudra encore de l'entretien et une manutention au sol, et il faudra le transfert des marchandises entre compagnies, pour que les cargaisons qui viennent de loin, par exemple d'Inde, puissent être transférées à Keewatin même sous un seul code.

Le sénateur Adams: En ce moment même, certaines des compagnies aériennes du Nord ont une liaison avec Canadien. Qu'en est-il des autres compagnies aériennes du Nord qui ont une liaison avec Air Canada? Est-ce que cela change les choses?

M. Schwartz: Comme la ligne principale se rapporterait à une seule entreprise, toutes les compagnies aériennes, tous les affréteurs, auraient accès au système dans son intégralité. De fait, ce serait mieux qu'aujourd'hui. Aujourd'hui, certains ont accès au système d'Air Canada, alors que d'autres ont accès au système de Canadien. S'il y avait fusion, chacune de ces petites compagnies aurait accès au système dans son intégralité. De fait, c'est une situation qui est meilleure pour elle.

[Français]

La présidente: Je vous remercie, monsieur Schwartz, de votre présence au comité. Si vous avez d'autres documents à nous transmettre, particulièrement pour le Nord, il nous fera plaisir de les recevoir.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Onex Corporation:

Gerald Schwartz, Chairman and Chief Executive Officer;
Nigel Wright, Principal.

De la Onex Corporation:

Gerald Schwartz, président et chef de la direction;
Nigel Wright, directeur principal.



Second Session
Thirty-sixth Parliament, 1999

Deuxième session de la
trente-sixième législature, 1999

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Wednesday, November 3, 1999

Le mercredi 3 novembre 1999

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Fourth meeting on:

The order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement

Quatrième réunion concernant:

Le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	LeBreton
* Boudreau, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Hays)	(or Kinsella)
Callbeck	Perrault, P.C.
Finestone, P.C.	Poulin
Johnson	Roberge
Kirby	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Perrault substituted for that of the Honourable Senator Finnerty (*November 3, 1999*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	LeBreton
* Boudreau, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Hays)	(ou Kinsella)
Callbeck	Perrault, c.p.
Finestone, c.p.	Poulin
Johnson	Roberge
Kirby	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Perrault substitué à celui de l'honorable sénateur Finnerty (*le 3 novembre 1999*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, November 3, 1999

(5)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:30 p.m., in Room 505, Victoria Building, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams; Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Forrestall, Johnson, Kirby, LeBreton, Perrault, P.C., Poulin and Roberge (11).

Other senators present: The Honourable Senators Ghitter and Watt (2).

In attendance: Martin Brennan and Keith Miller, special advisors to the committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

From Canadian Airlines:

Kevin E. Benson, President and Chief Executive Officer;

Stephen Markey, Senior Vice-President, Corporate and Government Affairs;

Scott Bradley, Government Relations.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on October 14, 1999, the committee proceeded to study the order laid before the Senate on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act. (*See Issue No. 1, Tuesday, October 26, 1999 for full text of the Order of Reference.*)

Mr. Benson made a statement and all witnesses answered questions from the members of the committee.

It was agreed, — That the brief by Canadian Airlines be filed with the Clerk of the Committee as Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-07.

At 5:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 3 novembre 1999

(5)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 30, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Forrestall, Johnson, Kirby, LeBreton, Perrault, c.p., Poulin et Roberge (11).

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Ghitter et Watt (2).

Également présents: MM. Martin Brennan et Keith Miller, conseillers spéciaux du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

De Canadien International:

Kevin E. Benson, président et chef de la direction;

Stephen Markey, premier vice-président, Affaires générales et gouvernementales;

Scott Bradley, Relations gouvernementales.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 14 octobre 1999, le comité examine le décret déposé au Sénat le 14 septembre 1999 et autorisant certains grands transporteurs aériens et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada. (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 1 des délibérations du mardi 26 octobre 1999.*)

M. Benson fait une déclaration et tous les témoins répondent aux questions posées par les membres du comité.

Il est convenu — Que le mémoire de Canadien International soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T1-S1-08-07*).

À 17 h 05, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, November 3, 1999

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, met this day at 3:30 p.m. to consider the order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we are pleased to have with us today, the president and chief executive officer of Canadian Airlines, Mr. Benson. We welcome you, and we hope to have an open and frank discussion with you. Following your presentation, and I am sure many senators will have questions. I would ask Mr. Benson to introduce his colleagues.

Senator Forrestall: Do we have an explanation as to why representatives of Air Canada are not here?

The Chairman: Last week we contacted Canadian Airlines and Onex. The representatives of Air Canada asked to be rescheduled due to events of yesterday. Mr. Milton has business meetings today and wishes to appear personally before this committee. He will be here next week.

Senator Kirby: Madam Chairman, I understand that they are coming next week. I know that our policy has always been to accommodate witnesses who, when we initially contacted them, suggested that they wanted to come at a different time. I know that we did that for Canadian Airlines. We did it for Mr. Schwartz. Indeed, had this happened early on, I am sure we would have done this for Air Canada.

However, it is important that we go on record recognizing that Mr. Milton, the president of Air Canada, has criticized the parliamentary process review of this issue numerous times in the past two or three weeks. Indeed, I can give you two examples of that. In testimony last week before the House of Commons Transport Committee, Mr. Milton said that, given the importance of the 10 per cent issue to the current industry restructuring exercise, the matter should receive full and adequate deliberation. He further noted that one might reasonably ask whether Canadians will have sufficient time to offer their views, and whether Parliament will have sufficient time to consider them before the November 26 deadline suggested by the minister.

In an interview published October 30, 1999 in *The Toronto Star*, Mr. Milton said:

It's up to Parliament and I can tell you Parliamentarians are stunned by what's going on.

Frankly, I am not stunned by the process, but I am stunned by someone who goes on record attacking the parliamentary process, ministers, members of Parliament, and senators, and then shows complete disrespect for the process by cancelling an appearance

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 3 novembre 1999

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, en conformité du paragraphe (5) de l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada, se réunit aujourd'hui à 15 h 30 pour étudier le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Honorables sénateurs, nous sommes ravis d'accueillir aujourd'hui le président et chef de la direction de Canadien International, M. Benson. Nous vous souhaitons la bienvenue et nous espérons avoir avec vous une discussion franche et ouverte. Lorsque vous aurez terminé votre exposé, je suis sûre que bien des sénateurs auront des questions à vous poser. Je prie M. Benson de présenter ses collègues.

Le sénateur Forrestall: Peut-on nous expliquer pourquoi des représentants d'Air Canada ne sont pas présents?

La présidente: La semaine dernière, nous avons contacté Canadien International et Onex. Les représentants d'Air Canada ont demandé que l'on change la date de leur comparution en raison des événements d'hier. M. Milton a des réunions d'affaires aujourd'hui et souhaite comparaître personnellement devant notre comité. Il sera parmi nous la semaine prochaine.

Le sénateur Kirby: Madame la présidente, ils comparaitront donc la semaine prochaine. Je sais que nous avons toujours eu pour principe de faciliter les choses aux témoins qui nous ont proposé, lors de notre premier contact avec eux, de venir à un autre moment. Je sais que c'est ce que nous avons fait pour Canadien International. Nous l'avons fait aussi pour M. Schwartz. En réalité, je suis sûr que nous l'aurions fait dans le cas d'Air Canada s'ils l'avaient demandé plus tôt.

Cependant, il importe de faire savoir que M. Milton, le président d'Air Canada, a critiqué l'examen parlementaire de cette question à maintes reprises depuis deux ou trois semaines. À vrai dire, je peux vous en citer deux exemples. Alors qu'il témoignait la semaine dernière devant le Comité des transports de la Chambre des communes, M. Milton a dit qu'étant donné l'importance que revêtait la question des 10 p. 100 pour la restructuration actuelle de l'industrie, il faudrait discuter de la chose d'une manière complète et approfondie. Il a noté en outre que l'on pouvait raisonnablement se demander si les Canadiens auraient suffisamment de temps pour présenter leurs points de vue et si le Parlement disposerait d'assez de temps pour les examiner avant la date prévue du 26 novembre qu'a proposée le ministre.

Dans une entrevue publiée le 30 octobre 1999 dans le *Toronto Star*, M. Milton a déclaré:

La décision appartient au Parlement et je puis vous dire que les parlementaires sont stupéfaits de voir ce qui se passe.

Franchement, ce n'est pas le procédé qui me stupéfie, mais je suis abasourdi de voir que quelqu'un qui publiquement attaque le processus parlementaire, les ministres, les députés et les sénateurs manifeste ensuite un manque total de respect pour le processus en

before this committee at the last moment so that he will now not appear before this committee in advance of the shareholders' vote.

I understand that in a conversation with the committee clerk, that Mr. Milton said that he had to meet with institutional shareholders and had business commitments. That may or may not be true. The media have told me that, in fact, he is doing a number of media interviews this afternoon, including one with the CBC. It is an insult to Parliament, and to this committee, that he would adopt the position that it is more important to meet with media and give television interviews than appear before the committee in advance of the shareholders' vote on Monday.

He should appear to answer our questions and to explain why he has been so critical of the parliamentary process and all of us who are involved in it.

While I realize, Madam Chairman, that we cannot do anything about it, it should be noted that this committee, and certainly speaking for myself, are not happy with the eleventh-hour cancellation, particularly for what would now appear to be a relatively phoney reason.

Some Hon. Senators: Hear, hear!

The Chairman: Senator Kirby, you can tell Mr. Milton himself when he when he appears before the committee.

Senator Kirby: You can rest assured, Madam Chairman, that I will do more than that.

The Chairman: We will now hear from the representatives of Canadian Airlines.

Mr. Kevin E. Benson, President and Chief Executive Officer, Canadian Airlines: Madam Chairman, with me is today is Mr. Stephen Markey, Senior Vice-President, Corporate and Government Affairs; and Mr. Scott Bradley, Director, Government Affairs.

Madam Chairman, I have furnished a written presentation. With your permission, I will take a couple of moments to outline some of the points in that submission.

Much has been said recently about the issues facing Canadian Airlines, in particular, about our efforts to attract and raise long-term capital. I would like to suggest, though, Madam Chairman that the real issue is not Canadian, but the structure of the industry in which Canadian is operating.

I fully acknowledge that Canadian's financial performance at any time in the past nine or ten years has not been satisfactory. The truth is neither has Air Canada's. If you look at their operating margin in the last five years and compare it to that of the major U.S. carriers, you will see that their margin is about half that which the U.S. carriers have been able to achieve. In fact, until the minister opened up the possibility of alternative solutions in August, Air Canada's stock price had dropped some 14 per cent in the past five years, at a time when the stock of the major U.S. carriers had increased by some 300 per cent. Between the two of us, Air Canada and Canadian, we have managed, at the

annulant à la dernière minute une comparution prévue devant notre comité, de sorte qu'il ne viendra pas témoigner avant qu'ait lieu le vote des actionnaires.

Sauf erreur, lors d'une conversation avec le greffier du comité, M. Milton a déclaré qu'il devait rencontrer les sociétés actionnaires et qu'il devait s'acquitter d'obligations envers le milieu des affaires. C'est peut-être vrai ou pas. Les médias m'ont dit qu'en fait, il allait leur donner des entrevues cet après-midi, y compris à Radio-Canada. C'est une insulte au Parlement et à notre comité que d'estimer qu'il importe davantage de rencontrer les médias et de donner des entrevues télévisées que de comparaître devant le comité avant que les actionnaires ne votent lundi.

Il doit comparaître pour répondre à nos questions et pour nous expliquer pourquoi il a tant critiqué le processus parlementaire auquel nous participons tous.

Même si je me rends compte, madame la présidente, que nous sommes impuissants à y remédier, il convient de noter que notre comité, et je parle surtout en mon nom, ne voit pas d'un bon oeil cette annulation de dernière heure, surtout pour une raison qui semble relativement suspecte.

Des voix: Bravo!

La présidente: Sénateur Kirby, vous pourrez transmettre votre message à M. Milton lui-même lorsqu'il comparaitra devant le comité.

Le sénateur Kirby: Soyez certaine, madame la présidente, que je ferai plus que cela.

La présidente: Nous allons maintenant entendre le témoignage des représentants de Canadien International.

M. Kevin E. Benson, président et chef de la direction de Canadien International: Madame la présidente, je suis accompagné aujourd'hui de M. Stephen Markey, premier vice-président, Affaires générales et gouvernementales; et de M. Scott Bradley, directeur, Relations gouvernementales.

Madame la présidente, j'ai fourni au comité un exposé écrit. Avec votre permission, je vais pendant quelques minutes vous donner un aperçu de certains des points essentiels de notre mémoire.

Il a fort été question récemment des problèmes qui confrontent Canadien International et en particulier des efforts que nous avons déployés pour attirer des capitaux à long terme. J'aimerais dire malgré tout, madame la présidente, que ce n'est pas Canadien International mais la structure de l'industrie qui est le véritable problème.

J'admets très volontiers que le rendement de Canadien International n'est pas satisfaisant depuis neuf ou dix ans. Mais en vérité, celui d'Air Canada ne l'a pas été non plus. Si l'on compare le rendement d'Air Canada depuis cinq ans à celui des gros transporteurs américains, sa marge d'exploitation représente environ la moitié de la leur. En fait, jusqu'à ce que le ministre n'offre en août dernier la possibilité de recourir à d'autres solutions, les actions d'Air Canada ont baissé de 14 p. 100 de leur valeur au cours des cinq dernières années, comparativement à une augmentation moyenne de 300 p. 100 du cours des actions des transporteurs américains. À nous deux, Air Canada et

operating line, to lose about \$2.5 billion in the 1990s, at a time when many U.S. carriers were achieving record results. Clearly, something is very wrong.

However, in considering change and actions which might be taken to correct this, we need to recognize three fairly unique challenges that apply to our industry in Canada: challenges of geography, duopoly and seasonality.

Canada has a huge geographic area and a relatively small population base in that area. That results in very thin markets from an airline perspective. The proximity to the U.S. border and the narrow population corridor in which Canadians live — 90 per cent of the population is within 150 miles, or 30 minutes flying time of the U.S. border — adds to that problem. The result is that much of the domestic flying is east-west within Canada, which makes it very difficult to achieve the economic mass that is essential in a successful hub.

The second challenge is the duopoly that arises from the manner in which Canadian and Air Canada have operated for the past many years. Both the major carriers fly 82 per cent of the major routes in Canada. In the U.S., only 45 per cent of routes would have more than one major air carrier flying it. It is even worse when you consider that up to 80 per cent of the flights are within 10 minutes of each other. Clearly, from the customers' point of view, there are more flights, but not more choices.

This crisis has been complicated by the recent evolution of international air alliances. Often, when a Canadian carrier does not serve a market directly, it would prefer to put its passengers on to a foreign carrier rather than considering using the services of another Canadian air carrier. The result of that is that only about one-third of international travellers from Canada leave North America on a Canadian carrier, either Air Canada or ourselves. If we could increase that to 50 per cent, the impact on revenue would be \$800 million to \$1 billion which would remain in Canada.

The third challenge is seasonality. We simply do not have many winter destinations in Canada. As a result, we do approximately two-thirds of our business in the four to five summer months. Obviously, then, there are excess seats during the other eight months. There are huge discounts and sales during that period which result in huge losses on the part of the airlines for those months.

As I said earlier, the 1990s have been tough years for the industry. They have eroded Canadian's resources. We truly are at a critical point today. I am constantly asked about Canadian's cash position and our ability to survive. The challenge in answering that is that our ability to meet our cash requirements for the next 12 months depends very much on our bookings and sales in that period. In an industry where an airline's financial health depends

Canadien International, nous avons réussi sur le plan de l'exploitation, à perdre environ 2,5 milliards de dollars dans les années 90 pendant une période où bien des transporteurs américains obtenaient d'excellents résultats. Il est évident qu'il y a quelque chose qui ne tourne pas rond.

Cependant, lorsqu'on envisage les changements et les décisions qui pourraient être pris pour rectifier cet état de choses, il importe de reconnaître que trois défis assez exceptionnels s'appliquent à notre industrie au Canada: il s'agit des défis que posent la géographie, le duopole et la saisonnalité.

Le Canada couvre une surface géographique immense avec une population relativement clairsemée. Il s'ensuit donc, du point de vue des lignes aériennes, que les marchés sont restreints. La proximité de la frontière américaine et les trois corridors démographiques où habitent les Canadiens — 90 p. 100 de la population est répartie sur une superficie de 150 milles, soit 30 minutes d'heure de vol à partir de la frontière des États-Unis — aggravent le problème. Il en résulte que la plupart des vols nationaux s'effectuent d'est en ouest à l'intérieur du Canada, ce qui rend très difficile aux lignes aériennes d'atteindre la masse économique essentielle à une plate-forme centrale payante.

Le deuxième défi est le duopole qui résulte de la façon dont Canadien International et Air Canada exploitent leurs lignes depuis bien des années. Les deux principaux transporteurs circulent sur 82 p. 100 des principales liaisons au Canada. Aux États-Unis, seulement 45 p. 100 des liaisons seraient desservies par plus d'un transporteur principal. La situation empire si l'on considère que 80 p. 100 des vols décollent en moins de 10 minutes l'un de l'autre. À vrai dire, du point de vue des consommateurs, les vols sont plus nombreux mais pas les choix.

Cette crise s'est aggravée par la récente évolution des alliances internationales. Souvent, lorsqu'un transporteur canadien ne dessert pas directement un marché, il préfère acheminer ses passagers à bord d'un transporteur étranger plutôt que de recourir aux services d'un autre transporteur aérien canadien. Il s'ensuit donc qu'un tiers seulement des passagers internationaux du Canada quittent l'Amérique du Nord à bord d'un transporteur canadien, soit Air Canada ou notre ligne. Si l'on pouvait hausser ce chiffre à 50 p. 100, nous pourrions engendrer des revenus de 800 millions à un milliard de dollars qui resteraient au Canada.

Le troisième défi est la saisonnalité. Nous n'avons tout simplement pas beaucoup de destinations hivernales au Canada. Par conséquent, environ les deux tiers de notre chiffre d'affaires se fait dans les quatre ou cinq mois d'été. Évidemment, on a des sièges excédentaires pendant les huit autres mois. On offre pendant cette période d'énormes rabais et des soldes de places qui entraînent d'énormes pertes pour les lignes aériennes pendant ces mois-là.

Comme je le disais plus tôt, les années 90 ont été extrêmement éprouvantes pour l'industrie. Elles ont mis en danger les ressources canadiennes. Nous nous trouvons vraiment à l'heure actuelle à un point critique. On m'interroge constamment sur la position financière de Canadien et sur notre aptitude à survivre. Pour pouvoir répondre à cette question, il faut savoir si nous pourrions répondre à nos besoins de trésorerie au cours

greatly on the confidence of customers in that financial health, the time between operating stability and financial disaster can be quite short.

We must act immediately to put the changes in place that will lead to a return in confidence in the airlines and in the industry in Canada. At the moment, time is very much our enemy.

I believe that Air Canada also recognizes that the industry requires major change. Detailed discussions with them in the first quarter of this year demonstrated to both of us the synergies of a combined airline and the benefits for all the stakeholder groups — shareholders, employees and customers — that would occur as a result of that combination. It is perhaps only the path, Madam Chairman, on which we differ in order to get there.

We approached Air Canada earlier this year to discuss, in some detail, the prospects for a friendly merger. In the final analysis, I believe they agreed, in principle, to all of the essential terms of a proposed merger. Negotiations were fairly far advanced when they presented their requirement for a fairly substantial cash payment as a part of the deal. That ultimately terminated the discussions.

Subsequently, Air Canada attempted to address the industry challenges through an offer for Canadian's international routes, but were then either unable or unwilling to discuss with us the assumptions behind that offer. We believe that an impediment to an honest and open discussion with them at that time was the constraints, the restrictions, of the Competition Act, hence our approach to the minister to request that he look at ways of facilitating open discussion and innovative solutions for the complex issues that we were facing. We believe that his action in using section 47 required courage and foresight and that his wisdom has been supported in the subsequent proposals that have come forward from both Onex and Air Canada.

I would say a few words about these proposals. I would stress that we have not yet received a formal offer from Air Canada. We have endorsed the only offer we have received, and that is the one from Onex.

We still support this proposal. We believe that the Onex plan addresses the key issues on the part of all three stakeholder groups. It brings \$750 million of new equity into the industry. It deals with job losses up front and in an equitable and honest manner. It will create new job opportunities and new service opportunities through its completion. Unfortunately, some of the benefits of this offer have been somewhat clouded in the past few weeks by a fair amount of false information regarding the role of American Airlines in both Canadian Airlines and the new AIRCO.

From the Canadian perspective, I would stress that our relationship with American Airlines has been an extremely positive one. In addition, American Airlines has no ability

des 12 prochains mois, ce qui dépend énormément des réservations et les ventes de billets que nous pourrions enregistrer pendant cette période. Dans notre industrie, où le bilan de santé d'une compagnie aérienne dépend essentiellement de la confiance qu'ont ses clients dans cette santé, il ne faut qu'un pas pour passer de santé à trépas.

Nous devons agir immédiatement pour apporter les changements qui feront renaître la confiance dans les lignes aériennes et dans toute l'industrie au Canada. Pour le moment, le temps est notre pire ennemi.

Je crois que Air Canada reconnaît également que l'industrie doit subir une transformation majeure. Des discussions approfondies avec Air Canada au cours du premier trimestre de cette année nous ont montré à nous deux les avantages qui résulteraient de la fusion des deux compagnies aériennes pour tous les groupes intéressés, c'est-à-dire les actionnaires, les employés et le public voyageur. La seule différence entre nous deux, madame la présidente, tient peut-être aux moyens à prendre pour y parvenir.

Au début de l'année, nous avons invité Air Canada à discuter plus ou moins en détail de la possibilité d'une fusion amicale. Même si je crois qu'en principe Air Canada était d'accord avec toutes les conditions essentielles proposées, alors que les négociations étaient pas mal avancées, Air Canada a exigé un énorme montant au comptant dans le cadre de la transaction. C'est ce qui en fin de compte a mis un terme aux discussions.

Par la suite, Air Canada a tenté de régler les problèmes de l'industrie en offrant d'acheter les liaisons internationales de Canadien tout en refusant de dire pour quelle raison la compagnie avait fait cette offre. Nous croyons qu'un des obstacles à une discussion franche et honnête avec Air Canada était la Loi sur la concurrence. C'est pourquoi nous avons demandé au ministre de chercher à trouver des façons de faciliter les échanges pouvant être à l'origine de solutions novatrices aux problèmes complexes auxquels nous étions confrontés. Nous estimons qu'en invoquant l'article 47, le ministre a fait preuve de courage et de perspicacité et les offres d'Onex et d'Air Canada qui ont suivi en prouvent le mérite.

Je voudrais maintenant dire quelques mots au sujet des propositions. Je tiens à bien insister sur le fait que jusqu'à maintenant, nous n'avons pas reçu d'offre officielle de la part d'Air Canada. Nous avons approuvé la seule offre que nous ayons reçue et qui provenait de Onex.

Nous appuyons toujours cette proposition. Nous estimons que le plan d'Onex répond aux principales questions que se posent les trois groupes intéressés. Il apporte 750 millions de dollars de mise de fond à l'industrie. Il traite carrément et d'une façon équitable et honnête des pertes d'emplois. Une fois mis en oeuvre, ce plan créera de nouvelles possibilités d'emploi et de nouveaux services. Malheureusement, certains des avantages de cette offre ont été estompés ces dernières semaines par pas mal d'information erronée concernant le rôle que jouerait American Airlines tant à l'égard de Canadien International que de la nouvelle AIRCO.

Du point de vue canadien, je dois dire que nos rapports avec American Airlines ont été extrêmement positifs. En outre, American Airlines n'a aucune possibilité de limiter les vols de

whatsoever to restrict where Canadian flies, when they fly, or how they fly. American Airlines can only control where we use their code, that is, on which of our flights we put their code.

There have even been some allegations that the Onex offer would lead to American control of our industry. We stressed last week that this is fear mongering, and that this is wrong. The new Onex offer proves this.

As I said, we are waiting to receive a formal offer from Air Canada. I hope when we do that it will answer a number of important questions, some of them with fairly significant ramifications.

We have questions regarding employment. We believe that there is inherent risk that the 2,500 job losses mentioned publicly so far is only the starting point.

We have questions of litigation. We do not understand how the process can proceed when, initially, the creditors and suppliers were told that they will receive less than fair market value for what they are owed. We believe that is inviting bitter and lengthy litigation, which would threaten the company in the process.

We have questions of efficiency. As I mentioned, we have a small market to deal with in Canada, and we do not understand how three airlines, maintaining three sub-brands, can address the demands of international efficiency.

There are questions of confusion from the consumer's point of view. There would be questions regarding where flights depart, arrive, and connect with other flights, and which international airlines are partner carriers. It is a very complicated picture from the customer's point of view.

Madam Chairman, we have an opportunity to address the many issues facing our industry, and to do so in a way that we believe all Canadians will benefit. In the rhetoric of the past weeks, it is sometimes easy to forget the objective here is to drain the lake and not to get drowned in it.

The industry is broken. It is broken, and it is facing a crisis. To find the right solution, I would urge everyone to put aside personal preferences and focus on solving the fundamentals that are in front of us.

We strongly support the concept of a single, national, full-service airline serving all of Canada, and regaining and retaining its fair share of international travel. The Onex offer has presented an opportunity to do this, and we would urge the committee to support the legislative changes that are required for its establishment.

Senator Forrestall: I would associate myself with the remarks made earlier by Senator Kirby. We are somewhat disturbed given the short time frame we have to deal with this matter.

You have answered a question that has been puzzling me for some time. It may be that you previously alluded to this in your pronouncements and I just happened to miss it. I have a special

Canadien en lui disant où et quand ils peuvent avoir lieu. L'American Airlines n'a un droit de regard que lorsque nous utilisons ses codes, c'est-à-dire lorsque nous appliquons ses codes à nos vols.

On a prétendu que l'offre d'Onex entraînerait un contrôle américain de notre industrie. Nous avons bien fait remarquer la semaine dernière que ces tactiques alarmistes étaient répréhensibles. La nouvelle offre d'Onex le prouve.

Je le répète, nous attendons toujours de recevoir une offre officielle d'Air Canada. Lorsque nous la recevrons, j'espère qu'elle répondra à un certain nombre de questions importantes, dont certaines ont des ramifications assez significatives.

Nous avons des questions relatives à l'emploi. Nous craignons que les compressions éventuelles ne soient bien supérieures au chiffre de 2 500 donné dans le communiqué.

Nous avons des questions en matière de litiges. Nous ne comprenons pas comment le processus pourrait se dérouler quand Air Canada a annoncé au départ son intention de proposer aux créanciers et aux fournisseurs une valeur inférieure au marché. C'est là à notre avis une invitation à des litiges longs et pénibles qui menaceraient l'avenir de la compagnie.

Nous avons des questions concernant l'efficacité. Je le répète, le marché au Canada est restreint et nous ne voyons pas comment trois compagnies aériennes assorties de trois sous-marques pourront répondre aux exigences de l'efficacité internationale.

Il y a aussi des questions qui pourront dérouter le public voyageur. Les gens voudront savoir le lieu de départ et d'arrivée des vols, la correspondance avec d'autres liaisons et quelles lignes aériennes internationales sont des transporteurs associés. Le tableau est loin d'être clair du point de vue du consommateur.

Madame la présidente, l'occasion nous est donnée de régler bien des questions qui confrontent notre industrie et de procéder d'une façon qui, à notre avis, sera avantageuse pour tous les Canadiens. Dans tous les énoncés ronflants des semaines écoulées, il est quelquefois facile d'oublier l'objectif que l'on vise soit d'assécher le lac et non de s'y noyer.

L'industrie ne tourne pas rond. Elle est mal en point et elle est confrontée à une crise. Pour trouver la solution qui s'impose, j'exhorte chacun d'entre vous à mettre de côté ses préférences personnelles et à s'attacher à résoudre les questions fondamentales qui se posent à nous.

Nous sommes fermement en faveur d'une seule compagnie aérienne nationale desservant l'ensemble du pays et jouissant d'une part respectable du marché international. L'offre d'Onex nous donne l'occasion d'y parvenir et nous implorons le Sénat d'appuyer les changements législatifs requis pour son aval.

Le sénateur Forrestall: Je tiens à faire miennes les remarques du sénateur Kirby. Nous sommes un peu troublés, étant donné les courts délais dont nous disposons pour traiter de cette question.

Vous avez répondu à une question qui me tracasse depuis quelque temps. Il est possible que vous en ayez parlé dans votre exposé et que je ne l'ai pas remarqué. Air Atlantic m'est

fondness for Air Atlantic and, in fact, I was an officer and a minor shareholder when it was a regional carrier.

I have always believed that the difficulties experienced by Canadian over the past 10 years or so, and even today in raising fresh capital, were "caused" problems that could be corrected. My sense is that there is a basic financial soundness underlying all this. It cannot understand why Canadian Airlines is being seen as the epicentre of this massive shake-up and restructuring. It has always seemed to me that Air Canada's financial structure was much less sound. I thought that they would have received more money for their continental fleet than you attributed to it. If you take that out of the picture, Air Canada is not nearly as healthy as one might think.

Would you please comment on whether Air Canada is healthier financially, and has better management, or potentially better management than Canadian? Would you have made an offer to buy out Air Canada?

Mr. Benson: There are many answers to that question.

Madam Chairman, looking at the financial condition and the amount of debt that we have and that which Air Canada has, we have to consider that it is not so much the total amount of debt that is the issue, but the ability to service that debt. If we then look at operating performance, which is the basis for the ability to service debt, then from a cost perspective, our costs are considerably lower than those of Air Canada.

However, the yield, or the effective average fares, are much higher in the east than the west, in fact they are nearly double on a short-haul flight. There is no doubt that Air Canada has a dominant position in that eastern-based market. Therefore, the yield, or the effective earnings per revenue-passenger mile are considerably higher than ours, as well. As much as I would like to say otherwise, Air Canada's financial picture today is considerably stronger than our own.

In terms of management, we pride ourselves on the airline that we run. We have a fantastic group of people. Anyone who has travelled with us in the last several months, which was a period of intense stress and anxiety for all our employees, might have asked if the employees were aware of what was going because the level of service was so high.

Air Canada won a prize last year as one of the top airlines in the world. Therefore, we must accord that they do a reasonable job as well.

I will respond the question regarding our ability to bid for Air Canada. We sat down with Air Canada, as I mentioned, at the beginning of the year, and we suggested there were strong benefits in a merger of the two airlines. They did some work and agreed with that. In the end, those discussions broke up because of their concern about the impact on their balance sheet. We clearly did

particulièrement chère et, en fait, du temps où cette campagne était un transporteur régional, j'étais alors administrateur et petit actionnaire.

J'ai toujours été d'avis que les difficultés que rencontre Canadien International depuis 10 ans environ, et même à l'heure actuelle pour ce qui est d'obtenir de nouveaux capitaux, étaient des problèmes «provoqués» qui pourraient être résolus. D'après moi, toutes ces difficultés reposent malgré tout sur une solidité financière fondamentale. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi on considère Canadien International comme la victime de ce remaniement et de cette restructuration généralisée. Il m'a toujours semblé que la structure financière d'Air Canada était beaucoup moins solide. J'ai pensé que cette compagnie avait reçu plus d'argent pour sa flotte continentale qu'on ne lui a attribué. Si l'on retire cet élément du tableau, Air Canada est loin d'être dans une situation financière aussi solide qu'on pourrait le croire.

Auriez-vous l'obligeance de me dire si, d'après vous, Air Canada est financièrement solide et bien mieux gérée ou potentiellement mieux gérée que Canadien International? Auriez-vous présenté une offre pour acheter Air Canada?

M. Benson: On peut répondre à cette question de bien des façons.

Lorsqu'on envisage la situation financière et le montant de la dette que nous avons et qu'a Air Canada, il faut tenir compte du fait que ce n'est pas tellement le montant total de la dette qui est en jeu, mais l'aptitude à assurer le service de cette dette. Si l'on envisage le rendement d'exploitation qui détermine l'aptitude à assurer le service de la dette, dans ce cas, sous l'angle des coûts, les nôtres sont considérablement inférieurs à ceux d'Air Canada.

Cependant, le rendement, soit la moyenne des tarifs en vigueur, est beaucoup plus élevé dans l'Est que dans l'Ouest. En fait, il est presque du double pour les parcours de courte durée. Il ne fait aucun doute que Air Canada occupe une position dominante sur le marché de l'Est. Par conséquent, le rendement soit les recettes par voyageur-mille est considérablement plus élevé que le nôtre, également. Bien que j'aimerais beaucoup pouvoir dire le contraire, la situation financière d'Air Canada à l'heure actuelle est considérablement plus solide que la nôtre.

Pour ce qui est de la gestion, nous sommes fiers de la compagnie que nous dirigeons. Nous avons une équipe fantastique. Tous ceux qui ont voyagé à bord de nos avions au cours des derniers mois, qui ont fait vivre à tous nos employés beaucoup de stress et d'inquiétude, se sont peut-être demandé si les employés justement étaient au courant de la situation tellement le niveau de service était élevé.

L'an dernier, Air Canada a reçu un prix attestant qu'elle est l'une des meilleures compagnies aériennes du monde. Nous devons donc convenir qu'elle fait elle aussi un assez bon travail.

Je vais répondre à la question au sujet de notre capacité de faire une offre à Air Canada. Comme je l'ai dit, nous avons rencontré Air Canada au début de l'année et nous lui avons alors indiqué que la fusion de nos deux compagnies aériennes présentait de grands avantages. Ses dirigeants ont fait des études et ont convenu que c'était le cas. Nos discussions ont finalement été rompues

not have the cash to launch the sort of bid that would have been required.

In locating and enticing Onex to see the same vision as we had, we felt that we were providing the answer to that concern of impact on balance sheet. If a sophisticated investor was willing to invest at what was then a premium to market, and take upside purely from the stock moving up from that point, surely that would give confidence to Air Canada and to the shareholders. That is why we went after Onex and encouraged them to consider this opportunity. We did not have the resources ourselves.

Senator Forrestall: Have you had any discussions with Onex with respect to management, should they be successful in their bid?

Mr. Benson: Brief discussions were held. Our first discussion was regarding who would head the new airline. It was my feeling, and Mr. Schwartz concurred, that when attempting to merge two airlines successfully, unless there is a clear case of competency difference — and I will assume there is not — you need to look to the CEO of the larger airline to encourage the mass of people to follow with confidence. I understood that from the beginning. Thereafter, the only statement made by Onex, and supported by American, is that the team will be picked from the best of both.

Senator Forrestall: If there is no merger, do you have a date in the back of your mind beyond which you would no longer continue to operate?

Mr. Benson: I do not have such a date. I do not have a date like that because if we were to set a date, that date would immediately advance forward. If we were to go out and look at a point in time at which we believed we would no longer have cash, the mere knowledge of that fact would result in immediate deterioration in our forward-booking pattern.

In doing our forecast for 12 months based on the last quarter's results, which were issued a week or so ago, we did recognize that at the end of the first quarter and going into the second quarter of next year there would be times when we would not have sufficient cash to meet our obligations. American Airlines has given us a letter of comfort, exhibiting their willingness to grant us time in order to delay and make certain payments to them in order to get through that period.

Senator Forrestall: I turn now to the subject of equipment and the mix of equipment. You are pleased with the 737s, and Air Canada is also pleased with the DC-9s that they operate. I would have liked Air Canada representatives to be here today to ask them about the age and the useful life that is left in their 747-100 series because it must be getting fairly long in the tooth. What can Canadians expect in the form of equipment in a merged airline?

The other item, which goes with that, relates to the cost of replacement aircraft. Would there be any difficulty in raising the capital needed to pay for the replacement of equipment over the next 10 years?

parce qu'ils craignaient les répercussions de la fusion sur leur bilan financier. Nous n'avions vraiment pas le capital nécessaire pour présenter l'offre qu'il aurait fallu.

En encourageant Onex à voir les choses comme nous, nous pensions pouvoir répondre à la préoccupation financière d'Air Canada. Si un investisseur avisé était prêt à faire une offre avantageuse du simple fait qu'elle entraînerait la hausse du prix des actions, cela rassurerait Air Canada et les actionnaires. C'est pourquoi nous avons encouragé Onex à envisager cette possibilité. De notre côté, nous n'avions pas les ressources voulues.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous discuté de gestion avec Onex, dans l'éventualité où son offre serait acceptée?

M. Benson: Nous en avons discuté brièvement. Nous avons discuté au début de la personne qui dirigerait la nouvelle compagnie. À mon avis, et M. Schwartz était d'accord avec moi, dans une opération de fusion, à moins qu'il y ait une grande différence de qualité entre les deux compagnies — ce qui n'est pas le cas, d'après moi —, il faut que le PDG de la nouvelle compagnie encourage tout le monde à le suivre avec confiance. C'est ce que j'ai cru dès le début. Par la suite, tout ce qu'Onex a dit à ce sujet, et qui a été approuvé par American, c'est que l'équipe serait composée des meilleurs dirigeants des deux compagnies.

Le sénateur Forrestall: S'il n'y a pas de fusion, avez-vous une idée de la date à laquelle vous ne pourrez plus assurer l'exploitation de l'entreprise?

M. Benson: Non. Je n'ai pas de date en tête parce que si nous fixions une date, ce serait une façon de provoquer notre fin. Le simple fait de déterminer à quel moment nous n'aurions plus les moyens de fonctionner entraînerait immédiatement la dégringolade de notre système de réservation.

Quand nous avons fait nos prévisions pour 12 mois en fonction des résultats du dernier trimestre, prévisions qui ont été rendues publiques il y a une semaine à peu près, nous avons indiqué qu'à la fin du premier trimestre et au début du second trimestre de la prochaine année, il y aurait des moments où nous n'aurions pas assez de liquidités pour respecter nos obligations. American Airlines nous a remis une lettre d'assurance, dans laquelle elle annonce qu'elle accepte que nous reportions certains paiements pour réussir à traverser cette période.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais maintenant parler de l'équipement au moment de la fusion. Vous êtes satisfaits des 737 et Air Canada est aussi satisfaite des DC-9 qu'elle utilise. J'aurais aimé pouvoir demander à des représentants d'Air Canada quel est l'âge de ses 747-100 et pendant encore combien d'années ils pourront servir parce qu'ils sont en service depuis assez longtemps. À quoi les Canadiens peuvent-ils s'attendre de la fusion pour ce qui est de l'équipement?

Ensuite, il faut aussi penser au coût de remplacement des aéronefs. Serait-il difficile de réunir les capitaux nécessaires pour remplacer l'équipement au cours des 10 prochaines années?

Mr. Benson: The work we did on the model would indicate a number of things. First, a number of the older aircraft would be phased out quite rapidly. The DC-10 fleet would disappear quickly; and the DC-9 would be removed just as fast.

The next focus would be on the small jet fleet. Canadian operates, very efficiently and very effectively, a fleet of F-28 jets in a 55-seat configuration. However, they are old jets, and they would be the centre of attention in terms of upgrading and modernizing. The 737 fleet has been an incredible workhorse. It has been a very good fleet. Its reliability factor is excellent. I think even Air Canada has acknowledged in public statements regarding their offer that they have considered moving 737s in as a low-cost carrier. WestJet uses 737-200's. They are an excellent airplane.

Senator Callbeck: Mr. Benson, you spoke about the financial difficulties of not only your airline, but Air Canada's, compared to the airlines in the United States. If you could go back five years, what would you do differently? Is it your opinion that it is simply impossible to have two major airlines in Canada?

Mr. Benson: The challenges of geography, population and size are rendered even more difficult with the additional challenge of having four or five of the world's largest carriers immediately south of our border in six U.S. metropolitan hubs which are within an hour's travelling time, and which are willing to compete aggressively for any business from Canada. I think the probability of two full service carriers operating profitably and efficiently is very, very small.

If I went back five years I would wonder why I did not start this process then, provided there was recognition of the issues facing us.

Senator Callbeck: If there is a merger or restructuring, Canadians are concerned about how will it affect the ticket price. Witnesses who appeared before us indicated that they believed that section 66 of the Canadian Transportation Act should be broadened. What are your thoughts on that?

Mr. Benson: I have some thoughts about that, and I think Mr. Schwartz has more than thoughts. I believe he has given some undertakings in that regard. As we are currently structured, both airlines operate a network. That network is geared toward the prime customer, the full-fare, paying business customer. That means that a flight from point A to point B, that is scheduled to depart at 8:00 a.m. will depart on time even if there are only eight or nine people on board because we must gear our service to the full-fare customer. Our network cannot afford to be inferior to the other airlines because that customer will gravitate to the airline where he or she has more choices.

We try to fill the balance of the seats through sales, discounts and special offers even though we cannot cover costs at the prices that we fill those seats. The impact of that is that we must look to recoup those costs by raising the cost of the full-fare ticket. You see fare increases going through consistently.

M. Benson: Certains éléments sont ressortis de notre étude sur la nouvelle compagnie. D'abord, il faudrait très rapidement commencer à éliminer progressivement un certain nombre de vieux aéronefs. La flotte des DC-10 serait rapidement retirée, tout comme celle des DC-9.

Canadien exploite de façon très efficace une flotte de petits jets, des F-28 qui comptent 55 sièges. Cependant, ce sont de vieux avions et il faudra s'occuper tout particulièrement de les rénover et de les moderniser. Les 737 ont énormément servi. Ce sont de très bons avions. Leur fiabilité est excellente. Je pense même qu'Air Canada a reconnu publiquement, au sujet de son offre, qu'elle songeait à utiliser des 737 comme transporteurs à faible coût. WestJet utilise des 737-200, qui sont d'excellents avions.

Le sénateur Callbeck: Monsieur Benson, vous avez parlé des difficultés financières de votre compagnie, et aussi de celles d'Air Canada, par rapport aux compagnies américaines. Si on remontait cinq années en arrière, que feriez-vous différemment? Êtes-vous d'avis qu'il est tout simplement impossible d'avoir deux grandes compagnies aériennes au Canada?

M. Benson: Aux problèmes que posent la géographie, la population et la superficie du pays vient s'ajouter le fait que les quatre ou cinq plus importants transporteurs au monde, dont les plaques tournantes se trouvent dans six centres métropolitains situés juste au sud de notre frontière, à une heure d'avion, sont prêts à rivaliser avec nous pour attirer de la clientèle. Je pense qu'il est vraiment très peu probable que deux transporteurs d'envergure puissent fonctionner de façon rentable et efficace.

Si je remontais cinq ans en arrière, je me demanderais pourquoi je n'ai pas entamé le processus dès ce moment-là, dans la mesure où les problèmes auxquels nous sommes confrontés auraient été reconnus.

Le sénateur Callbeck: S'il y a fusion ou restructuration, les Canadiens se demandent si le prix des billets va changer. D'après les témoins que nous avons entendus jusqu'ici, la portée de l'article 66 de la Loi sur les transports devrait être élargie. Quel est votre avis à ce sujet?

M. Benson: J'ai un avis à ce sujet et je pense que M. Schwartz en a un encore plus précis. Je crois qu'il a pris des engagements à cet égard. Les deux compagnies aériennes sont actuellement structurées de façon à exploiter un réseau. Ce réseau est axé sur le voyageur qui paie le plein tarif, le client d'affaires. Ainsi, un vol qui est censé partir à 8 heures du matin va décoller à l'heure même s'il n'y a que huit ou neuf passagers à bord, parce que notre service est axé sur le client qui paie le plein tarif. Nous ne pouvons nous permettre d'offrir un service de qualité moindre que les autres compagnies aériennes parce que les consommateurs choisiront une autre compagnie qui leur offre plus de choix.

Nous essayons de vendre les places qui restent à rabais même si le prix auquel nous les vendons ne nous permet pas de rentrer dans nos frais. Il reste que nous devons récupérer ces coûts en augmentant le prix des billets plein tarif. C'est pourquoi il y a constamment des augmentations de tarif.

However, the average fare per seat mile is not going up, because you are trading away on the one hand what you are trying to gain on the other hand.

I fervently believe that the ability to plan a network based on need instead of need and a mixture of competition allows you to deliver the same product, with more visible choices and more frequently to any one customer and at a lower price. We are aware of that and I think Onex is very aware of the ability to lower the price and stimulate traffic through that lowering of the price.

Mr. Schwartz has pledged no price increases and that is a very achievable solution, with potentially even decreases in certain areas.

Senator Callbeck: He has pledged no increases for five years.

However, to return to section 66, do you feel that section should be broadened and strengthened?

Mr. Benson: Are we talking about more regulation?

Senator Callbeck: As I understand it now, they can roll back unreasonable increases in full fares on monopoly routes. As we have said, 90 per cent of the people travel on discount fares.

Mr. Benson: Personally I would be opposed to it. There are five other airlines in Canada and I think we will see growth in those airlines. You have seen very little against this proposition from them. One of the airlines is already talking about fleeing up to meet the opportunity that will be created. I do not think that is necessary and I think time will prove that.

Senator Roberge: I wish to turn to the discussions of the merger with Air Canada. You said that Air Canada demanded a cash payment of \$1.7 billion and insisted that American Airlines suffer out-of-proportion financial losses. Would you comment on that?

Mr. Benson: Obviously there were suggestions and proposals backwards and forwards about any discount American Airlines might offer in order to facilitate completion of the transaction.

Just to reiterate, American Airlines had rights. They had preferred shares with a face value of some \$350 million. These preferred shares which, if called, had to yield a certain return to American that would require a payment in excess of \$500 million to cancel those preferred shares. They had a 20-year services contract with Canadian. They had obviously included in that the recoupment of some up-front costs and there were penalties payable if that contract was cancelled. Any time in this year those would average, again, another \$500 million.

Expecting that they would get \$500 million or \$1 billion as a result of this transaction, we knew we would have to ensure that the transaction would never go forward. At an early stage we visited with American to indicate that and to indicate the fact that they would have to be prepared to discount those amounts in some ways.

They made an offer to Air Canada in the area of \$450 million that they would receive for cancellation of all those contracts and all those amounts. The response was that they would have to

Cependant, le coût moyen par siège-mille n'augmente pas parce qu'on donne d'une main ce qu'on essaie de gagner de l'autre.

Je crois fermement que la capacité de planifier un réseau en fonction des besoins, et non pas en fonction des besoins et de la concurrence, permet d'offrir le même produit, avec plus de choix, des vols plus fréquents et des meilleurs tarifs. Nous en sommes conscients et je pense qu'Onex sait très bien qu'il est possible de baisser les prix pour augmenter le trafic.

M. Schwartz a garanti qu'il n'y aurait pas d'augmentation de prix, et c'est très faisable, même qu'il pourrait y avoir des réductions à certains endroits.

Le sénateur Callbeck: Il a garanti qu'il n'y aurait pas d'augmentation pendant cinq ans.

Pour revenir à l'article 66, pensez-vous que la portée de cette disposition devrait être élargie et renforcée?

M. Benson: Est-il question ici de réglementer davantage?

Le sénateur Callbeck: Si j'ai bien compris, on peut réduire les augmentations déraisonnables apportées au plein tarif sur les liaisons qui font l'objet d'un monopole. Comme vous l'avez dit, 90 p. 100 des gens achètent des billets à rabais.

M. Benson: Personnellement, je m'y opposerais. Il y a cinq autres compagnies aériennes au Canada, et je pense qu'elles vont connaître une croissance. Elles ont très peu contesté l'offre. Une d'entre elles parle déjà d'augmenter ses activités pour répondre aux débouchés qui vont s'offrir. Je ne crois pas que ce soit nécessaire et je pense que le temps le prouvera.

Le sénateur Roberge: J'aimerais parler des discussions sur la fusion avec Air Canada. Vous avez dit qu'Air Canada avait exigé un paiement en espèces de 1,7 milliard de dollars et insisté sur le fait qu'American Airlines accuse d'énormes pertes financières. Voulez-vous apporter des précisions là-dessus?

M. Benson: Évidemment, on a parlé de toutes parts de l'escompte qu'American Airlines pourrait offrir pour faciliter la réalisation de la transaction.

J'aimerais répéter qu'American Airlines avait des droits. Elle avait des actions privilégiées d'une valeur d'environ 350 millions de dollars. Ces actions devaient lui assurer un rendement nécessitant un paiement de plus de 500 millions de dollars. Elle avait également un contrat de services de 20 ans avec Canadien. Évidemment, elle voulait aussi récupérer certains coûts initiaux et avait prévu des pénalités à payer en cas d'annulation de contrat. Cette année, ces coûts représenteraient en moyenne un montant supplémentaire de 500 millions de dollars.

Si la transaction devait rapporter à American 500 millions ou 1 milliard de dollars, nous savions qu'il fallait nous assurer qu'elle n'aboutisse pas. Assez tôt dans le processus, nous l'avons indiqué à American et nous lui avons signalé qu'elle devait être prête à réduire ces montants d'une façon ou d'une autre.

Elle a offert qu'Air Canada lui verse environ 450 millions de dollars pour l'annulation de tous les contrats et tous les autres montants. On lui a répondu qu'elle devait radier la totalité des

write-off everything, including that \$450 million, and someone would have to pay another \$1.7 billion in order for the transaction to proceed.

American was not willing to do that. There was no one else with a chequebook that big.

Senator Roberge: After that they came back and made an offer for your international routes.

Mr. Benson: Correct.

Senator Roberge: Could you expand on that?

Mr. Benson: On June 22 or 23, Air Canada sent us an offer. This offer included a couple of things. It offered to buy our international routes; they would take over our 747 and 767 fleets at the value of the current debt, whatever that happened to be; and they would take over the pilots who flew those planes and the international employees around the world that serviced those planes in the different cities. We do not have many of those people, but they would take them over. They left themselves the option to decide if there were other employees they would want, such as flight attendants or other groups. They would also take up all the spares related to those aircraft. They would pay us \$400 million for all that, plus \$150 million for the spares and the simulator and various other items that went with it.

We considered it from three perspectives. First, we asked ourselves: Would that cash solve our cash problems going forward? Second, were we receiving fair value for the assets being sold? Third, was the remaining airline, in fact, viable or was it something that would simply peter out? Our conclusion, based on the information that we had, was that the answer to all of those questions was "no".

Senator Roberge: All three questions?

Mr. Benson: Correct. In fact, depending on the assumptions made going forward, that cash would last somewhere between nine and 18 months. Therefore, it did not solve that problem. In terms of fair value, the 767 and 747 fleets are actually worth some \$210 million to \$220 million, more than the direct bid on them, so we felt we were not receiving fair value for that, either.

Senator Roberge: What about the payment for routes?

Mr. Benson: The \$400 million?

Senator Roberge: No, for the routes, themselves. For example, were they paying for all the routes you have right now?

Mr. Benson: That was all included in that price.

Senator Roberge: That is a bargain deal.

Mr. Benson: The result would have been that we would have sold off the one part of the company that was truly profitable. We could not see how what would be left could be profitable.

Air Canada was adamant that, based on their assumptions, it was profitable. I understand they expressed the same opinions to representatives from the Department of Transport.

montants, même celui de 450 millions de dollars, et qu'il faudrait aussi payer 1,7 milliard de dollars de plus pour que la transaction se réalise.

American Airlines n'était pas prête à le faire. Personne d'autre n'avait les reins assez solides.

Le sénateur Roberge: Par la suite, on vous a fait une offre pour vos liaisons internationales.

M. Benson: Oui.

Le sénateur Roberge: Pouvez-vous nous donner des précisions là-dessus?

M. Benson: Le 22 ou le 23 juin, Air Canada nous a envoyé une offre. Elle proposait d'acheter nos liaisons internationales; elle offrait de reprendre nos flottes de 747 et de 767 à la valeur de la dette en cours, quelle qu'elle soit. Elle offrait aussi d'embaucher les pilotes de ces avions ainsi que les employés qui travaillaient à bord de ces avions dans différentes villes du monde. Nous n'en avons pas beaucoup, mais Air Canada proposait de les embaucher. Elle se laissait le choix de décider si elle allait embaucher d'autres employés, comme les agents de bord ou d'autres groupes d'employés. Elle demandait aussi d'obtenir les pièces des aéronefs. Elle proposait de nous verser 400 millions de dollars pour tout cela, plus 150 millions de dollars pour les pièces et le simulateur et d'autres choses qui venaient avec cela.

Nous avons étudié sa proposition à partir de trois critères. Nous nous sommes demandé, premièrement, si cette somme réglerait nos problèmes financiers à venir, deuxièmement, si cette somme représentait la juste valeur des biens vendus et, troisièmement, si la compagnie aérienne qui serait ainsi créée serait viable ou si elle ne finirait tout simplement pas par disparaître. Nous avons conclu, d'après les informations que nous avons, que la réponse à toutes ces questions était négative.

Le sénateur Roberge: Aux trois questions?

M. Benson: Oui. En fait, selon les hypothèses mises de l'avant, nous aurions des liquidités pour neuf à 18 mois. Par conséquent, cela ne réglait pas le problème. Pour ce qui est de la juste valeur des biens vendus, les flottes de 767 et de 747 valent environ 210 à 220 millions de dollars actuellement, soit plus que ce qui était offert; à notre avis, nous ne recevions pas un montant juste dans ce cas non plus.

Le sénateur Roberge: Et au sujet du montant offert pour les liaisons?

M. Benson: Les 400 millions de dollars?

Le sénateur Roberge: Non, pour les liaisons seulement. Par exemple, vous faisait-on une offre pour toutes les liaisons que vous avez actuellement?

M. Benson: C'était tout compris dans le prix.

Le sénateur Roberge: C'est une offre à rabais.

M. Benson: En fait, on aurait vendu le secteur de l'entreprise qui était vraiment rentable. Nous ne pouvions voir comment nous aurions pu continuer de fonctionner.

Air Canada était convaincu, d'après ses hypothèses, que nous étions rentables. Je crois comprendre que c'est ce qu'elle a dit aux représentants du ministère des Transports.

We asked for a meeting to go through the pro formas and go through the assumptions and they were extremely reluctant to have that without some protection. I think they felt that we would, in our discussions in some way, be violating the Competition Act. I do not know the detailed reasons. They did not give them to us. They were unwilling to sit down at that point in time without some coverage.

At one point they indicated a willingness to have people from the Competition Bureau sit in on the process. Our reaction was that we could not sign on to any process which could be 12 to 33 months given the time available to us, particularly as one of the conditions of Air Canada's offer was that we had to cease all our discussions and negotiations on long-term capital during this process. We said we could not do that.

Senator Kirby: Madam Chairman, I have a question of clarification.

Are the international routes an asset that you can sell? It has always struck me that international routes are awarded by the government and that if you or any airline fails to provide service within a specified amount of time, those routes automatically gravitate back to the Crown. I did not believe that they were an asset that could be traded and sold between airlines once awarded by the government. Am I right or wrong?

Mr. Benson: I believe you are correct, senator. On a number of occasions in the United States routes have been sold and traded. I do not believe that has happened in Canada.

Senator Kirby: I know of no case in Canada where that has happened.

My question is: If I am right in that, what was the substance involved in offering you \$400 million for an asset that you could not have sold anyway?

Mr. Benson: We could have sold them the aircraft and equipment. We could have arranged for a transfer of people and we could have committed not to fly those routes. In not flying them, we would have immediately been subject to the use-it, lose-it policy and perhaps would have lost the routes quite quickly. Perhaps indirectly we could have accomplished what directly did not appear possible.

Senator Kirby: That would be on the assumption that there was only one other potential purchaser. I return to the notion that, if one has an interest in competition policy, I do not understand why there was apparently an implicit assumption on the part of both of you, I presume, in these negotiations that if you were not willing to service the routes, the correct public policy would be to give them to Air Canada. Maybe those routes should have been given to WestJet or a charter carrier. It is interesting that two private sector companies were negotiating to sell an asset that they did not own. This is a novel situation

The Chairman: Is that a comment?

Senator Kirby: Yes.

Senator Roberge: To complete the questioning in this area, would you have been left with only the domestic operation?

Nous avons demandé de rencontrer ses représentants pour examiner ses modèles et ses hypothèses, et ils hésitaient beaucoup à nous rencontrer sans obtenir certaines protections. À mon avis, ils craignaient que nous portions atteinte à la Loi sur la concurrence. Je ne connais pas les raisons précises. On ne nous les a pas données. Ils ont refusé de nous rencontrer à ce moment-là sans avoir certaines protections.

À un moment donné, ils ont indiqué qu'ils consentaient à ce que des représentants du Bureau de la concurrence participent aux discussions. Nous ne pouvions accepter d'entamer un processus qui pourrait durer 12 à 33 mois compte tenu du temps dont nous disposions, surtout qu'Air Canada nous demandait dans son offre de cesser toutes nos discussions et nos négociations sur les capitaux à long terme pendant le processus. Nous avons répondu que nous ne pouvions faire cela.

Le sénateur Kirby: Madame la présidente, j'aimerais avoir des éclaircissements.

Les liaisons internationales peuvent-elles être vendues? Ces liaisons sont accordées par le gouvernement et, si vous ou toute compagnie ne parvient pas à assurer les services pendant une période donnée, ces liaisons sont automatiquement redonnées à la Couronne. Je ne pensais pas qu'elles pouvaient être échangées entre compagnies aériennes une fois accordées par le gouvernement. Ai-je tort ou raison?

M. Benson: Je crois que vous avez raison, sénateur. Des liaisons ont été vendues et échangées aux États-Unis à quelques reprises. Je ne crois pas qu'on l'ait déjà fait au Canada.

Le sénateur Kirby: Autant que je sache, ce n'est jamais arrivé au Canada.

J'aimerais savoir pourquoi on vous a offert 400 millions de dollars pour un bien que vous ne pouviez pas vendre de toute façon?

M. Benson: Nous aurions pu lui vendre les aéronefs et l'équipement. Nous aurions pu organiser le transfert des employés et nous aurions aussi pu nous engager à ne pas assurer ces liaisons. En n'offrant pas le service pas, nous aurions été assujettis à la politique selon laquelle on peut nous retirer ces liaisons si nous ne respectons pas notre engagement. Nous aurions probablement pu faire indirectement ce qui ne semble pas pouvoir se faire directement.

Le sénateur Kirby: Cela serait possible dans la mesure où il n'y a qu'un autre acheteur potentiel. Si l'on veut respecter les règles de la concurrence, je ne comprends pas pourquoi vous avez tous les deux présumé que, si vous n'assuriez pas ces liaisons, il serait normal de les transférer à Air Canada. Ces liaisons devraient peut-être être données à WestJet ou à une compagnie de nolisés. C'est intéressant d'apprendre que deux entreprises privées négociaient la vente d'un bien qu'elles ne possèdent pas. C'est nouveau.

La présidente: Est-ce un commentaire?

Le sénateur Kirby: Oui.

Le sénateur Roberge: Pour poursuivre sur le même sujet, n'auriez-vous conservé que les lignes intérieures?

Mr. Benson: We would have been, yes.

Senator Roberge: Would the domestic operation have been viable, per se?

Mr. Benson: In our opinion, no. The reason that there was a variable time frame in which the money would run out was based on certain assumptions. When people travel overseas with us they also travel domestically. They might go from Toronto, to Ottawa, to Vancouver and then catch an international flight. Would we keep that domestic portion of the revenue going forward, or would it go to the carrier that was carrying them internationally? That is worth, again, some \$350 million to \$400 million a year additional revenue. That depends on how long your cash lasts.

Senator Roberge: What is the total amount of your debt right now?

Mr. Benson: On balance sheet debt is in the order of \$800 million.

Senator Roberge: What is the figure off of the balance sheet?

Mr. Benson: One would have to value each of the capital leases on the different aircraft, but it is probably in the area of \$2.25 billion.

Senator Roberge: Who owns those leases?

Mr. Benson: A variety of aircraft lessors. In some cases they are leases, in some cases they just sell lease-backs.

Senator Roberge: Is the other portion of your debt, the balance sheet portion, owned by institutions?

Mr. Benson: A significant portion of the debentures that we issued a couple of years ago, are secured, but some are not. The were issued in U.S. dollars and that would amount to some \$400 million. They are owned by a variety of pension funds, institutions and financial funds.

Senator Roberge: Would it have been possible for you to renegotiate a deal with American Airlines to extend the debt or to bring in more cash?

Mr. Benson: We do not have any debt with American Airlines, as such. We did go to American Airlines as part of the re-establishment of our financial base, in 1996, and asked them to accept a four-year, 33 per cent reduction in the amounts that we paid them under their contract, and they did agree to that and that is still in force today — some \$250 million a year.

[Translation]

Senator Poulin: Your answers are testimony to the tremendous respect you have for the company officials who were unable to appear before the committee today.

M. Benson: Oui.

Le sénateur Roberge: Ce service de lignes intérieures aurait-il été viable?

M. Benson: À notre avis, non. Le moment où l'argent viendrait à nous manquer varie en fonction de certaines hypothèses. Les passagers qui se rendent à l'étranger à bord de nos avions voyagent aussi avec notre compagnie à l'intérieur du pays. Ils peuvent se rendre de Toronto à Ottawa et à Vancouver avant de prendre un avion pour une destination étrangère. Serions-nous en mesure de conserver les revenus de ces vols intérieurs ou les perdrons-nous au profit du transporteur acheminant les passagers à l'étranger? Comme je l'ai dit, cela représente un revenu supplémentaire d'environ 350 à 400 millions de dollars par année. Tout dépend pendant combien de temps vous avez des fonds.

Le sénateur Roberge: Quel est le montant total de votre dette actuellement?

M. Benson: Selon notre bilan financier, la dette est de l'ordre de 800 millions de dollars.

Le sénateur Roberge: Quelle est-elle indépendamment du bilan?

M. Benson: Il faudrait évaluer le contrat de location-acquisition de chacun des aéronefs, mais elle se situe probablement autour de 2,25 milliards de dollars.

Le sénateur Roberge: Qui en est le bailleur?

M. Benson: Il y a différents bailleurs. Dans certains cas, il s'agit de contrats de location et, dans d'autres, de contrats de crédit-bail.

Le sénateur Roberge: Est-ce que l'autre partie de votre dette, celle du bilan, est détenue par des institutions?

M. Benson: Une partie importante des obligations que nous avons émises il y a quelques années sont garanties, mais d'autres ne le sont pas. Elles ont été émises en dollars américains et sont évaluées à environ 400 millions de dollars. Elles sont détenues par divers fonds de pension ainsi que des fonds institutionnels et financiers.

Le sénateur Roberge: Vous aurait-il été possible de renégocier une entente avec American Airlines pour étaler la dette ou obtenir plus d'argent?

M. Benson: Nous n'avons pas de dette envers American Airlines. Dans le cadre de la réorganisation de notre base financière, en 1996, nous avons demandé à American Airlines de réduire de 33 p. 100, pendant quatre ans, les montants que nous lui versons aux termes de son contrat, ce qu'elle a accepté de faire. C'est toujours le cas aujourd'hui; on parle d'environ 250 millions de dollars par année.

[Français]

Le sénateur Poulin: Les réponses que vous nous avez données démontrent énormément de respect envers les membres de la compagnie qui n'ont pas pu comparaître devant nous aujourd'hui.

[English]

I would like to make a comment following on what Senator Kirby was saying. I want you to know that all senators represent different regions, many of us represent different professions, and many of us represent different minorities in society. We hope that, collectively, in our work and with the time that we are taking to review the issue, we can contribute to the public policy on the restructuring of the airline industry. Your presentation here today is extremely important to us.

At the outset of your presentation, you said the industry is broken and you gave the three reasons: seasonality, geography and duopoly, and you explained them well. Many Canadians are under the impression that we are in this situation because Canadian Airlines is nearly bankrupt.

I should like, therefore, to take a step back. Even though we have read all the briefing notes, and thank you for a lot of the information that came from your company, could you draw us a picture of what is Canadian Airlines today; and what would be the impact of a bankruptcy?

Mr. Benson: Today we are the airline with the most potential, but we need something to help realize that potential.

If I can go to the second half of the question and then I will try to come back and address the first aspect. The impact of a bankruptcy on an airline is a fairly dramatic event for everybody, clearly for employees and investors, but just as equally for the customers. We have only to see what happens in a strike to get a real sense of what happens when an airline goes out of business.

There would immediately be insufficient seats to meet requirements on almost every single flight. That shortage would continue, in our estimate, for anywhere between 15 to 18 months. Air Canada could not come in, for instance, and say: "Okay, we will take over the 767 and the 747 fleets." There are creditors involved. The creditors have a choice: Do they wish to continue, or will they decide to move the airplane to another place in the world? These are highly transportable assets. That whole process can take two or three months. Many times these leases are held offshore and the offshore lessors simply do not move quickly. There was an aircraft of a South American airline parked in Toronto for some time. That was a classic example.

Even should Air Canada or another airline then be able to gain control of the aircraft, the next thing that must happen is the plane must be standardized, the cockpit and galleys must be standardized. If the plane arrives in, say, Rome you must be able to load food. The trolleys will not fit in the galleys.

The reconfiguring of an airline typically can cost \$3 million to \$5 million U.S. dollars. At the same time, you must start training pilots. Even if Air Canada were to hire 100 of our pilots, those pilots would come in at the bottom. They would start flying the smallest airplanes Air Canada has. They retrain each group of pilots. It is called "pyramid" training and it takes time. It cannot

[Traduction]

Pour faire suite à ce que le sénateur Kirby a dit, j'aimerais vous signaler que tous les sénateurs représentent des régions différentes, que beaucoup d'entre nous ont des formations professionnelles différentes et représentent différents groupes minoritaires de la société. Nous espérons pouvoir, ensemble, grâce à nos travaux et au temps que nous consacrons à cette étude, pouvoir contribuer à la politique nationale sur la restructuration de l'industrie aérienne. Votre témoignage d'aujourd'hui est extrêmement important pour nous.

Au début de votre exposé, vous nous avez dit que l'industrie ne tourne pas rond pour trois raisons: la saisonnalité, la géographie et le duopole, et vous avez expliqué chacun de ces aspects. Beaucoup de Canadiens ont l'impression que la situation est attribuable au fait que Canadian Airlines est au bord de la faillite.

J'aimerais donc revenir en arrière. Même si nous avons lu toutes les notes d'information, et nous vous remercions pour tous les renseignements que votre compagnie a fournis, pourriez-vous nous brosser le tableau de Canadian Airlines aujourd'hui, et nous dire quel serait l'impact d'une faillite?

M. Benson: Nous sommes aujourd'hui la compagnie aérienne qui a le plus de potentiel, mais nous avons besoin d'aide pour le réaliser.

J'aimerais commencer par répondre à la deuxième partie de votre question et j'essaierai de revenir à la première par la suite. L'impact d'une faillite d'une compagnie aérienne est assez tragique pour tout le monde; c'est évident pour les employés et les investisseurs, mais c'est aussi tragique pour les consommateurs. Il s'agit de penser à ce qui se passe lorsqu'il y a une grève pour avoir une bonne idée de ce qui arrive quand une compagnie aérienne fait faillite.

En partant, il y aurait pénurie de places sur pratiquement tous les vols. Cette pénurie se poursuivrait, d'après nous, pendant 15 à 18 mois. Air Canada ne pourrait pas, par exemple, reprendre les flottes de 767 et de 747. Il y a les créanciers. Les créanciers pourraient décider d'utiliser les avions ailleurs dans le monde. Ce sont des biens facilement transportables. Toute l'opération peut prendre deux ou trois mois. Souvent, les appareils sont gardés en location à l'étranger et les bailleurs étrangers ne réagissent pas rapidement. Il y a un aéronef d'une compagnie sud-américaine qui est resté stationné à Toronto pendant quelque temps. C'est un exemple classique.

Même si Air Canada ou une autre compagnie aérienne pouvait obtenir un avion, il faudrait ensuite s'occuper de rendre la cabine de pilotage et les cuisines conformes. Si l'avion arrive, disons, de Rome, il faut pouvoir monter de la nourriture à bord, et les chariots ne seront pas conformes pour les cuisines.

La restructuration d'une compagnie aérienne peut coûter normalement 3 à 5 millions de dollars américains. En même temps, il faut commencer à former des pilotes. Même si Air Canada voulait embaucher 100 de nos pilotes, ces pilotes commenceraient au bas de l'échelle. Ils commenceraient à piloter les plus petits avions d'Air Canada. Chaque groupe de pilotes

happen quickly. In that time there are simply insufficient seats. It is a catastrophic event.

If you study what happened to Eastern Airways, the routes that they flew, and what happened to airfares for 18 to 24 months after they went out of business, you will get a real sense — even in a country where there are five or six big airlines — of the impact of a bankruptcy. It is a traumatic event for everyone. For that reason, we say that is the last alternative, and one we must fight hard to avoid.

People focus tremendously on the differences between Canadian and Air Canada. We are committed to service. We have always been committed to service. We have a great reputation and a great history in that regard. In Asia we are recognized as one of the top airlines in the world.

You mentioned earlier my respect for Air Canada. I think they do a good job too. I think one of the greatest challenges any CEO could have is to bring these two groups together and produce the world's very best airline. That is a role I would love to take on, and one I probably will not get. Great opportunities are ahead of us. I hope I have answered your question.

Senator Poulin: Canadians in different regions tell us their main concerns are safety, service and affordability. When you are from Northern Ontario, all three concerns are extremely important. One worries when one hears about a possible merger with a single national carrier. What do you see happening to the regional airlines?

Mr. Benson: The plan that Mr. Schwartz has laid out clearly outlines a merger of the two affiliates of the major airlines into a single airline. It is immediately apparent that, when you take two split customer bases and you put them together, the opportunity to fly any route that you now fly increases. In fact, the opportunity to fly with larger equipment and more frequently increases, also. There are several opportunities that we no longer have. Air Canada and Canadian have both subcontracted routes in the last year to 19-seat Beech aircraft, for instance. We have done that because the communities are demanding that frequency. We do not want to be less frequent than the other guys. We both fly at the same times, but both of us cannot afford 34-seat airplanes on every one of those routes. I think what you will see is, not six planes a day, but four larger planes a day, spaced throughout the day.

In terms of safety and service, in my opinion both of those things will improve. Whenever you go to a larger aircraft, and whenever you can fill the seats on a larger aircraft, the average cost per seat is reduced. The opportunity is there to ensure that airfares do not up, as promised. As well — and I realize my scepticism in saying this — there is the opportunity to lower the gross fare without lowering the average fare.

Senator Poulin: When the Minister of Transportation was before this committee, he gave a very good description of his vision into the new millennium. He said that what we want is a

reçoit une nouvelle formation. C'est ce qu'on appelle une formation en pyramide, et cela prend du temps. Ce n'est pas rapide. Pendant ce temps, il y a tout simplement pénurie de places. C'est une situation catastrophique.

Si on examine ce qui s'est passé dans le cas d'Eastern Airways, pour ce qui est des liaisons qu'elle assurait et des tarifs aériens pendant les 18 à 24 mois qui ont suivi sa faillite, on voit vraiment — même dans un pays où il y a cinq ou six grosses compagnies aériennes — quel est l'impact d'une faillite. C'est traumatisant pour tout le monde. C'est pourquoi, selon nous, c'est le dernier recours, et il faut tout tenter pour l'éviter.

Les gens insistent beaucoup sur les différences entre Canadien et Air Canada. Nous misons sur le service. Nous l'avons toujours fait. Nous avons une réputation bien établie à ce sujet. En Asie, nous sommes considérés comme l'une des meilleures compagnies aériennes au monde.

Vous avez parlé plus tôt de mon respect pour Air Canada. Je pense que cette entreprise fait du bon travail. Je pense que c'est un grand défi pour un PDG de fusionner ces deux entreprises pour créer la meilleure compagnie aérienne au monde. C'est un défi que j'adorerais relever mais je n'aurai probablement pas à le faire. De grandes possibilités s'offrent à nous. J'espère avoir répondu à votre question.

Le sénateur Poulin: Les Canadiens des différentes régions nous disent que ce qui compte le plus pour eux, c'est la sécurité, le service et qu'on offre des prix abordables. Quand vous venez du Nord de l'Ontario, ce sont trois facteurs très importants. À cet égard, une fusion entraînant la présence d'un seul transporteur national est quelque chose d'inquiétant. Selon vous, qu'est-ce qui va arriver aux compagnies aériennes régionales?

M. Benson: Le plan que M. Schwartz a proposé prévoit clairement la fusion des deux filiales des grandes compagnies aériennes. Il est clair que, si on regroupe deux bassins de consommateurs, vous pouvez améliorer les liaisons que vous assurez. En fait, on peut aussi utiliser de plus gros avions et augmenter la fréquence des vols. Ce sont des possibilités que nous n'avons plus. Par exemple, depuis l'an dernier, Air Canada et Canadien utilisent en sous-traitance un avion Beech de 19 places pour des liaisons. Nous l'avons fait parce que les gens exigent qu'il y ait des vols fréquents. Nous ne voulons pas avoir moins de vols que les autres. Nous avons des vols aux mêmes heures, mais aucune des deux compagnies ne pouvait remplir des avions de 34 places pour toutes ces liaisons. Je pense qu'il n'y aura plus six vols par jour, mais quatre, et qu'on utilisera des avions plus gros.

Pour ce qui est de la sécurité et du service, ces deux éléments vont s'améliorer à mon avis. Quand on utilise un avion plus gros, dont toutes les places sont occupées, le coût moyen par place est réduit. On a la possibilité de veiller à ce que les tarifs n'augmentent pas comme on le prévoit. Il est aussi possible, bien que j'aie des doutes, de réduire le tarif brut sans réduire le tarif moyen.

Le sénateur Poulin: Quand le ministre des Transports est venu nous rencontrer, il nous a exposé ses intentions pour le nouveau millénaire. Pour lui, l'industrie aérienne canadienne doit être saine

safe and healthy Canadian airline industry, one that is owned and controlled by Canadians, that serves all parts of Canada at fair prices, and that is capable of competing with the biggest and best airlines in the world.

If you were the Minister of Transport today and you were trying to ensure that all those goals were met, given your experience in the airline industry what demands, or conditions, would you make on a company that was forming a new single, national carrier in our country?

Mr. Benson: I am not sure I am qualified to answer that question.

First, the minister is dealing with many of the issues that need to be dealt with. He has asked for the issues regarding service, price, safety, and frequency to be put on the table. Some of those assurances have been received already.

I would add only one item, and that is speed of decision. This process is hurting many people. There are 40,000 people directly involved in the industry. There are probably double that number whose livelihoods depend on the industry one way or the other. As well, 26 million Canadians are wondering what the choice will be. I would add only speed of decision to the items that he has already raised.

Senator Poulin: He is certainly trying to speed us up, also.

Senator LeBreton: Mr. Benson, you said in your opening statement that you had no offer from Air Canada, only Onex. Can you explain why that is the case? As well, did you expect an offer from Air Canada?

Mr. Benson: Air Canada announced two weeks ago their intention to make an offer for Canadian at \$2 per share. At that time, air Canada outlined its vision. They announced at the time that an offer would be mailed within two weeks. It takes time to put together the documentation, to get the list of shareholders from the company, and then to actually mail out the documents.

What I intended to say is that, to date, we have not received that piece of paper. Until we do, obviously, there are significant questions.

Senator LeBreton: I do not want to appear suspicious, but considering the Onex offer and the situation your company is facing, surely an offer from a company the size of Air Canada should be forthcoming, especially in this climate. I cannot help but wonder if they are just waiting for Canadian Airlines to go under.

Mr. Benson: I cannot speculate on that. I can only give you the facts as know them.

Onex has produced an offer that we have endorsed. We feel that it meets all of the key issues. We think it provides all three stakeholders significant advantages over where they are currently. My personal commitment to Onex comes from their keen sense of the nature of the employee in the industry and their commitment to guard and protect that employee going forward.

et sécuritaire, être détenue et contrôlée par les Canadiens, servir toutes les régions du Canada en offrant des tarifs équitables et être en mesure de concurrencer les plus grosses compagnies aériennes du monde.

D'après votre expérience de l'industrie aérienne, si vous étiez ministre des Transports aujourd'hui et que vous deviez atteindre tous ces objectifs, quelles sont les exigences ou les conditions que vous fixeriez pour une compagnie devant être le seul transporteur national au Canada?

M. Benson: Je ne suis pas certain d'être qualifié pour répondre à cette question.

D'abord, le ministre s'attaque à beaucoup de problèmes qui doivent être réglés. Il a demandé qu'on examine des questions concernant le service, les prix, la sécurité et la fréquence. Certaines assurances ont déjà été données.

J'ajouterais à cela seulement un élément, et c'est la rapidité de décision. Cette opération touche beaucoup de gens. Il y a 40 000 personnes directement en cause dans l'industrie, et on peut probablement doubler ce chiffre si on tient compte des gens dont le gagne-pain dépend de l'industrie d'une façon ou d'une autre. Il y a aussi 26 millions de Canadiens qui se demandent ce qu'on va décider. J'ajouterais seulement la rapidité de décision aux enjeux qui sont déjà sur la table.

Le sénateur Poulin: Il est certain qu'il essaie de nous faire accélérer les choses.

Le sénateur LeBreton: Monsieur Benson, vous avez dit dans votre exposé ne pas avoir reçu d'offre d'Air Canada, mais seulement d'Onex. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi c'est le cas? Et vous attendiez-vous à recevoir une offre d'Air Canada?

M. Benson: Air Canada a annoncé, il y a deux semaines, qu'elle avait l'intention de présenter une offre à Canadien, à 2 \$ l'action. Au même moment, Air Canada a présenté sa vision des choses. Elle a alors annoncé qu'une offre serait envoyée par le courrier dans les deux semaines. Il faut du temps pour réunir la documentation, obtenir la liste des actionnaires d'une entreprise et envoyer les documents par la poste.

Ce que je voulais dire, c'est que nous n'avons pas encore reçu ce document. En attendant, il y a évidemment d'importantes questions qui se posent.

Le sénateur LeBreton: Je ne veux pas paraître méfiant mais, compte tenu de l'offre d'Onex et de la situation de votre entreprise, il est certain qu'une compagnie comme Air Canada devrait présenter une offre, surtout dans ce contexte. Je ne peux m'empêcher de me demander si elle n'attend tout simplement pas que Canadien fasse faillite.

M. Benson: Je ne peux spéculer là-dessus. Je ne peux que vous exposer les faits tels qu'ils se présentent.

Onex a présenté une offre que nous approuvons. Nous estimons qu'elle répond à tous les problèmes importants. Nous trouvons qu'elle offre aux trois actionnaires des avantages importants par rapport à la situation actuelle. Mon opinion à l'égard de l'offre d'Onex est motivée par le fait que l'entreprise a bien saisi la valeur de l'employé dans l'industrie et qu'elle s'est engagée à assurer sa protection dans les années à venir.

I have an obligation under the contract I have signed with Onex not to solicit other bids. On the other hand, as a director of Canadian, I have another responsibility: I must honour my fiduciary responsibility of aggressively and thoroughly examining any other offer that is received. However, I must wait to receive it, and at this point in time, I have not received it.

Senator LeBreton: How have you consulted with the shareholders of Canadian? What is their role at this time?

Mr. Benson: The shareholders of Canadian have probably lowered their expectations in the last three or four years. They see an opportunity. They appear to be enticed by that possibility and want to have a chance to have a share in that new opportunity.

That is one reason we endorsed the offer by Onex. That offer gives shareholders the right to take half in cash and another half as a share of the new Air Canada. In commentary that we have received so far, the shareholders are supportive of the Onex offer. We have a meeting of shareholders next Monday afternoon, at which time we will have a sense of how they feel.

Senator LeBreton: Has all the speculation, the talk, and the newspaper ads had a direct effect on the customers, or potential customers? Has it affected your ability to promote the airline and to sell tickets and packages to the South?

Mr. Benson: Thus far, no. To the contrary, we have seen our total share of the market inch up — not by much, but every inch up is a positive thing. What I cannot stress enough here is the incredible commitment on the part of every one of our employees. Our employees are determined that you will have the very best experience with us, and I think that is showing.

Senator LeBreton: Perhaps that can be interpreted as a vote of confidence from the public, as well.

Mr. Benson: I would be happy with any positive sign.

Senator Watt: My questions will be related to the North. Is your relationship with Canadian North — which used to be, in a sense, the same company — the same today?

Mr. Benson: I believe the relationship is excellent on both sides. Those gentlemen will be meeting with you at some point, I believe, at which time they will be able to give you their views directly.

It has been a good relationship on both sides. The customers have enjoyed the service. We look forward to that relationship growing with the new airline.

Senator Watt: If Canadian International were allowed to go into bankruptcy, what would be the effect of that on Canadian North?

Mr. Benson: Under that scenario, they would find themselves competing with other northern carriers that perhaps have a close relationship with Air Canada. I would think that that would be very negative for them. We rely on their feed to us and they rely on our feed back to them.

Senator Watt: In what areas would that be — management and air fleet?

En vertu du contrat que j'ai signé avec Onex, je suis tenu de ne pas solliciter d'autres offres. En revanche, à titre de chef de la direction de Canadian, je dois honorer ma responsabilité fiduciaire qui est d'examiner à fond toute autre offre reçue. Je dois toutefois attendre de la recevoir et, pour l'instant je n'ai rien reçu.

Le sénateur LeBreton: Avez-vous consulté les actionnaires de Canadian? Quel est leur rôle actuellement?

M. Benson: Les actionnaires de Canadian ont probablement moins d'attentes depuis trois ou quatre ans. Pour eux, c'est une occasion d'affaire. Cette occasion semble leur plaire et ils veulent pouvoir en profiter.

C'est une des raisons pour lesquelles nous approuvons l'offre d'Onex. Elle donne aux actionnaires le droit de recevoir la moitié au comptant et l'autre moitié en actions de la nouvelle compagnie. D'après ce qu'ils nous ont dit, les actionnaires approuvent l'offre d'Onex. Nous devons les rencontrer lundi après-midi prochain pour savoir ce qu'ils en pensent.

Le sénateur LeBreton: Est-ce que toute la transaction, la négociation et les annonces dans les journaux ont un effet direct sur les consommateurs ou les consommateurs potentiels? Tout cela a-t-il nui à votre capacité de promouvoir la compagnie et de vendre des billets et des forfaits pour le Sud?

M. Benson: Pas jusqu'à maintenant. Au contraire, notre part totale du marché a légèrement augmenté — pas de beaucoup, mais c'est quand même une amélioration. Je ne peux insister suffisamment sur la contribution incroyable de tous nos employés. Nos employés veulent offrir le meilleur service et je pense que cela paraît.

Le sénateur LeBreton: Cela peut peut-être aussi être interprété comme un vote de confiance de la part de la population.

M. Benson: Je serais heureux qu'il y ait des indications en ce sens.

Le sénateur Watt: J'aimerais vous poser des questions sur le Nord. Vos rapports avec Canadian North — qui était, dans un sens, la même compagnie — sont-ils restés les mêmes?

M. Benson: Je crois que les rapports sont excellents des deux côtés. Les représentants de cette entreprise vont vous rencontrer à un moment donné j'imagine, et ils pourront alors vous donner leur point de vue.

Les relations sont bonnes des deux côtés. Les passagers apprécient le service. Nous pensons que ces relations vont s'intensifier avec la nouvelle compagnie.

Le sénateur Watt: Si Canadian International faisait faillite, quel en serait l'impact sur Canadian North?

M. Benson: Dans ce cas, la compagnie devrait concurrencer d'autres transporteurs dans le Nord qui entretiennent peut-être des liens étroits avec Air Canada. Je crois que ce serait très néfaste pour elle. Nous comptons sur son apport tout comme elle compte sur le nôtre.

Le sénateur Watt: Ce serait dans quels secteurs — la gestion et la flotte aérienne?

Mr. Benson: We provide a number of services — for example, pilot and other handling services. However, although those services are important, they are not essential. What is essential to their financial health is the flow of customers backwards and forwards. If customers are climbing on a plane to fly to a city and there is no network with which to connect when they reach that city, the number of customers you will be attracting will be limited.

Senator Watt: Does Canadian International still have financial interest in Canadian North.

Mr. Benson: It is a joint venture.

Senator Watt: Could you give us the breakdown of that joint venture, in terms of shares?

Mr. Benson: Your question is probably better dealt with by those people who are intimate with the situation. It is a cooperation; we provide services. The term of our contract is five years. We provide certain in-flight services on a two-year contract. As well, we provide certain ground-handling services. In addition, there is a connection centre, which allows people to give single air fares from point "A" through point "B" on to point "C", even though they are crossing from one airline to another.

Senator Perrault: Canada has two great airlines. They are good by international standards and they compare favourably to any of the U.S. carriers. I was on my way to watch winter baseball a few years ago and the experience was similar to an old-fashioned land race. I was glad to get to my seat and get strapped in. In my opinion, the quality of some of the U.S. carriers is down — I do not expect you to comment; I suppose it reflects the highly competitive nature of the airline business. On the way back, they lost my bags. It was not a good trip for me.

The idea of one airline has a certain appeal. Qantas is the only Australian international carrier, and it is a good one. Competition is assured, however, because Qantas must compete with every other airline in the world. The domestic market is serviced by smaller airlines.

Does that concept have any merit at all? It appeals to me. I am old enough to remember when CP was granted domestic flying rights. Those rotten box lunches that TCA used to serve disappeared in about 10 days. Suddenly, there was competition, so they no longer served those box lunches.

You have excellent in-cabin service on your airline. In fact, I have one of your tickets in my jacket at the present time. Is there merit in the idea of having a gung-ho, single Canadian competitor on the world stage?

Mr. Benson: Yes. However, as I said earlier, Canada's population is relatively small. We have the added challenge of having five large U.S. airlines — something Qantas does not have to face — sitting immediately south of the border. Most of them have hubs within one hour of our major cities.

M. Benson: Nous offrons un certain nombre de services, comme des services de pilotage et de manutention. Ces services sont importants, mais ils ne sont pas essentiels. Ce qui est essentiel à sa santé financière, c'est la clientèle. Si les clients prennent un avion pour se rendre dans une ville qui n'offre pas de correspondances, on va attirer moins de clients.

Le sénateur Watt: Canadien International a-t-elle encore des intérêts financiers dans Canadian North?

M. Benson: C'est une coentreprise.

Le sénateur Watt: Pouvez-vous dire comment se répartissent les actions de cette coentreprise?

M. Benson: Vous devriez probablement poser cette question à ceux qui connaissent bien la situation. C'est une entente de coopération; nous fournissons des services. Nous avons un contrat de cinq ans. Nous fournissons certains services de bord aux termes d'un contrat de deux ans. Nous offrons aussi certains services de manutention au sol. Il y a aussi un centre de liaison, qui permet d'offrir des tarifs aériens uniques aux passagers qui font escale à différents endroits et voyagent à bord d'avions de différentes compagnies.

Le sénateur Perrault: Le Canada a deux grandes compagnies aériennes. Elles répondent bien aux normes internationales et se comparent favorablement aux transporteurs américains. J'ai voyagé par avion pour aller assister à des parties de baseball l'hiver et je n'ai pas trouvé l'expérience très drôle. Je me suis senti bousculé. D'après moi, la qualité des services de certains transporteurs américains diminue, mais je ne m'attends pas à ce que vous fassiez de commentaire. J'imagine que cela reflète la nature très concurrentielle de cette industrie. Ce ne fut pas un voyage très agréable, sans compter qu'on a aussi perdu mes bagages au retour.

L'idée d'avoir une seule compagnie aérienne est assez attrayante. Qantas est le seul transporteur international de l'Australie et elle offre un bon service. La compétition est toutefois assurée parce qu'elle doit concurrencer d'autres compagnies aériennes dans le monde. Le marché intérieur est servi par de plus petites compagnies aériennes.

Est-ce un modèle valable? Moi, je le trouve intéressant. Je suis assez vieux pour me rappeler de l'époque où le CP a obtenu des droits sur les vols intérieurs. Ces affreuses boîtes à lunch que TCA servait ont disparu en moins de dix jours. Tout à coup, il y a eu de la concurrence, et la compagnie n'a plus servi ce genre de repas.

Votre compagnie offre un excellent service de vol. En fait, j'ai un billet de votre compagnie dans ma poche. Est-il avantageux d'avoir un seul transporteur aérien ambitieux au Canada sur la scène internationale?

M. Benson: Oui. Cependant, comme je l'ai déjà dit, la population du Canada est assez restreinte. Nous devons concurrencer cinq grandes compagnies aériennes aux États-Unis — ce qui n'est pas le cas de Qantas — installées juste au sud de la frontière. La plupart de ces compagnies ont des plaques tournantes à une heure de vol de nos grands centres urbains.

The ideal scenario is one in which there was a single carrier, serving internationally and domestically. It would be a full-service airline. It would offer to customers frequency, choice, attention to detail, lounges, all the amenities that a full-service airline offers, with provision for other carriers to offer service on particular routes. Some may do that nationally; others may focus on the west, the east, the centre of Canada, or simply on transcontinental routes. The basis for that type of service exists. Those carriers are eyeing the market in the event that that opportunity presents itself.

Senator Perrault: You would be competing domestically with WestJet Airlines Ltd., would you not?

Mr. Benson: Yes, with WestJet, with Royal, and with Canada 3000.

Senator Perrault: That is a charter line, but they could run scheduled flights as well, could they not?

Mr. Benson: Yes. They do fly scheduled services today, and they fly them with practical aircraft.

Senator Perrault: There is concern that the competitive nature of the industry have a feel for the traveller.

Mr. Benson: If status quo were an option, we would all be heading in that direction quickly. "Status quo," as we see it, is absolutely not an option. Strong action is required — hence, the Onex offer.

Senator Perrault: In a conversation that I once had with Ian Sinclair when he was a senator — Mr. Sinclair was the former head of CPR — about Pacific Western taking over CP, he said, "Senator Perrault, this cannot happen. There is too much debt in this deal." A great deal of that debt was accrued when he was there.

Do you think it was unsound right from the beginning?

Mr. Benson: Hindsight is always beneficial. There is no doubt that this industry is highly cyclical. To sustain profitability through a highly cyclical industry, substantial amounts of capital are required. It is clear from our balance sheet that we have not had that at any time in the 1990s.

Senator Perrault: I hope that we succeed in getting this deal put together. I have flown with former Cold War fighter pilots and I never want to fly in those planes again.

Senator Kirby: I wish to ask for some clarification, Mr. Benson, regarding your response to some of the questions asked by my colleagues as well as your opening statement. You said in your opening statement that "by not addressing the need for rationalization up front and by announcing their intention to offer creditors and suppliers far less than market value for their positions, Air Canada is inviting bitter and lengthy litigation."

I thought that I had read all the material that had crossed my desk. Perhaps I did not, or maybe you know something that I do not know. I did not see any announcement about Air Canada's intention to offer creditors and suppliers far less than market value for their positions. What are you referring to there?

Le scénario idéal est celui selon lequel il y a un seul transporteur pour les liaisons internationales et nationales. Cette compagnie assurerait tous les services. Elle offrirait aux consommateurs fréquence, choix, service de qualité, tout ce qu'une compagnie aérienne d'envergure offre, en laissant d'autres transporteurs assurer des services sur certaines liaisons. Certaines pourraient le faire à l'échelle nationale, d'autres pourraient se concentrer à l'ouest, à l'est, au centre du Canada ou simplement sur les liaisons transcontinentales. Les bases de ce service existent. Les transporteurs lorgnent le marché dans l'éventualité où l'occasion se présenterait.

Le sénateur Perrault: Vous feriez concurrence sur le plan national à WestJet Airlines, n'est-ce pas?

M. Benson: Oui, à WestJet, Royal et Canada 3000.

Le sénateur Perrault: Ce sont des compagnies de nolisés, mais elles pourraient offrir des vols réguliers, n'est-ce pas?

M. Benson: Oui. C'est déjà le cas.

Le sénateur Perrault: On se demande si la nature concurrentielle de l'industrie n'avantage pas les voyageurs.

M. Benson: Si le statu quo était une option, c'est l'orientation que nous choisirions tous. Mais le statu quo, tel que nous le concevons, n'est absolument pas une option. Il faut intervenir de façon musclée, et c'est ce que fait l'offre d'Onex.

Le sénateur Perrault: Selon l'ancien sénateur Ian Sinclair, qui a déjà dirigé le CP, il était impossible que Pacific Western achète CP parce que sa dette était trop importante. Une bonne partie de cette dette avait d'ailleurs été accumulée pendant qu'il était à la tête de l'entreprise.

Pensez-vous que c'était impossible dès le départ?

M. Benson: La réflexion est toujours utile. Il n'y a pas de doute que notre industrie est très cyclique. Pour assurer la rentabilité d'une entreprise de cette nature, des capitaux importants sont requis. Il est clair, d'après notre bilan, que nous n'en avons jamais eu dans les années 90.

Le sénateur Perrault: J'espère que vous allez réussir à conclure cette entente. Je suis monté à bord d'avions de chasse de la guerre froide et je ne veux pas répéter l'expérience.

Le sénateur Kirby: Monsieur Benson, j'aimerais avoir certaines précisions au sujet des réponses que vous avez données aux questions de mes collègues ainsi qu'au sujet de ce que vous avez dit dans votre exposé. Vous avez dit qu'en ne mettant pas l'accent d'abord sur la rationalisation et en annonçant qu'elle avait l'intention de présenter aux créanciers et aux fournisseurs une offre inférieure à la valeur du marché, Air Canada ouvre la porte à de longs et pénibles litiges.

Je pensais avoir tout lu la documentation que j'avais reçue. Ce n'est peut-être pas le cas, ou peut-être que vous avez des informations que je n'ai pas. Je ne savais pas qu'Air Canada avait l'intention de présenter aux créanciers et aux fournisseurs une offre inférieure à la valeur du marché. Que voulez-vous dire?

Mr. Benson: I am referring to the press release and to some of the public statements that Air Canada made when, two weeks ago, they made the announcement about the offer. At that time, they announced the intention to seek compromises from creditors as part of their plan going forward.

Senator Kirby: Only Canadian's creditors, not creditors of Air Canada.

Mr. Benson: If you make an offer for the ordinary shareholders, will you pay them what is perceived to be full market value at the time and then seek compromises from people who would regard themselves as senior in terms of distribution to the ordinary shareholders? How can that be done, without putting jobs at risk? That is the worry.

Senator Kirby: That answers my question. It had been indicated that there would be a loss of jobs at Canadian.

I should like to follow up on your response to Senator Roberge's question regarding what would have happened to AMR — American Airlines — under the initial discussions that took place between you and Air Canada last spring.

I understand the historical proposal. You explained why it was unacceptable to AMR at the time. What specifically happens to AMR under the current Air Canada proposal?

Mr. Benson: We do not know the answer to that question. Again, it is one of the things that may be contained in the detailed proposal. American Airlines has certain rights of conversion into ordinary shares.

Senator Kirby: They have said that they cannot do that.

Mr. Benson: They have said that they must not do that all after the parent company. However, whether or not they intend that to apply to not being convertible at the operating company is a question that must be answered.

They have indicated that, as they meet with creditors and attempt to compromise amounts payable to them, American will be part of that as well as a preferred shareholder. However, we do not know the answers to those questions.

The initial discussions with Air Canada included co-chairing with American Airlines, a oneworld membership for the new airline, and an option for the new airline to seek the services of Sabre for the combined carrier while not having to pay penalties for cancelling the old contract.

In fairness, we did not reach total agreement on all those points as to where that would happen.

Senator LeBreton: Therefore, at the time, they discussed the possibility of being part of the oneworld alliance. Air Canada had no problem with that; is that correct?

Mr. Benson: Yes, they did discuss oneworld.

M. Benson: Je parle du communiqué de presse et de certaines des déclarations publiques qu'a faites Air Canada il y a deux semaines, lorsqu'ils ont annoncé l'offre. À ce moment-là, ils ont annoncé leur intention de tenter d'obtenir des compromis des crédateurs dans le cadre de leur stratégie pour faire avancer les choses.

Le sénateur Kirby: Les crédateurs de Canadien International seulement, pas ceux d'Air Canada.

M. Benson: Si vous faites une offre aux actionnaires ordinaires, leur paierez-vous ce qui est considéré comme la pleine valeur marchande du moment pour leurs actions, pour ensuite négocier un compromis avec les gens qui se considéreraient comme prioritaires en matière de distribution par rapport aux actionnaires ordinaires? Comment y arriver sans menacer les emplois? C'est cela qui est inquiétant.

Le sénateur Kirby: Cela répond à ma question. Il avait été question de perte d'emplois chez Canadien.

J'aimerais revenir à votre réponse à la question que vous a posée le sénateur Roberge à propos de ce qui devait advenir d'AMR — American Airlines —, selon les discussions préliminaires qui ont eu lieu entre vous et Air Canada au printemps dernier.

Je comprends la proposition qui avait été faite. Vous avez expliqué pourquoi elle avait paru inacceptable à American Airlines à ce moment-là. Qu'est qu'il advient exactement d'American Airlines selon la proposition actuelle d'Air Canada?

M. Benson: Nous n'avons pas de réponse à cette question. Encore là, c'est le genre de précisions qui pourraient être dans la proposition détaillée. American Airlines a certains droits de conversion en actions ordinaires.

Le sénateur Kirby: Ils ont dit qu'ils ne pouvaient pas faire cela.

M. Benson: Tout dépend de ce que fera la société mère. Cependant, il restera encore à déterminer si cela pourra s'appliquer à la société exploitante.

Ils ont indiqué qu'alors qu'ils rencontreront les crédateurs et tenteront d'obtenir des compromis sur les montants qui leur sont dus, American Airlines participera aux négociations à titre d'actionnaire privilégié. Cependant, nous n'avons pas les réponses à ces questions.

Dans les premières discussions avec Air Canada, il avait été question de coprésidence avec American Airlines, d'adhésion de la nouvelle compagnie aérienne à oneworld, et de la possibilité que la nouvelle compagnie combinée puisse obtenir les services de Sabre sans avoir à payer d'amende pour l'annulation de l'ancien contrat.

Honnêtement, nous n'avons pas réussi à complètement nous entendre sur tous ces points pour savoir où cela se ferait.

Le sénateur LeBreton: Par conséquent, à l'époque, ils ont bien discuté de la possibilité de faire partie de l'alliance oneworld. Air Canada n'y voit pas d'inconvénient, n'est-ce pas?

M. Benson: Oui, ils ont parlé de oneworld.

Senator Kirby: And Sabre?

Mr. Benson: Yes, and Sabre.

Senator Roberge: On the Air Canada offer, they are talking about Delta, not American Airlines, becoming a partner with Canadian, if Canadian is to exist. Is that correct?

Mr. Benson: Yes. There are many questions, and we have only public statements and press releases upon which to rely. Also, one of the senior officers indicated a willingness to allow us to continue to co-share or operate with oneworld members. I have no idea how that was put together. As I said in my opening remarks, this leads to confusion. Who is a member of what? If I fly with Canadian, am I earning points that I can utilize on Lufthansa, British Airlines, United, or what? It is very confusing and, therefore, a concern to us.

Senator Roberge: Maybe that is why they are not here to answer those questions.

Senator Kirby: You commented on the consequences of the bankruptcy of Canadian Airlines, including a shortage of seats. You spoke about what happened to fares in the United States when Eastern Airlines went under. You said that that is what would happen if your company goes bankrupt.

There has been much speculation in the media that the Air Canada offer has been structured in such a way as to make the bankruptcy of Canadian, if not inevitable, at least highly likely. I recognize that they have not made you a formal offer, and that, therefore, you have the same limited information as we have, but have you any sense of the probability of a bankruptcy of Canadian under the Air Canada offer?

Mr. Benson: No, I do not. I can only repeat that I must look at what I have. I have an Onex offer. It is a good offer, one that seems to address the key issues. The other thing that worries me as much as anything is time. Time is working against me, and perhaps others.

Senator Kirby: I have two questions, both of which deal with the tough public policy problem of competition. If you look at the evidence that has been presented to us, two things become clear. The first public policy issue is that the country will have one dominant airline. The related question is whether we arrive at that via a merger or a bankruptcy. The second public policy issue is this: Once we get to one dominant airline, how can adequate competition be assured, so that consumers have good service and are not taken advantage of by virtue of the position of the dominant carrier?

The Air Canada proposal says that consumers will continue to benefit from competition on fares and service at all levels; that Air Canada and Canadian will not be merged; that the airlines will operate as separate entities providing choice and distinct brands. They clearly argue in their written material that competition will

Le sénateur Kirby: Et de Sabre?

M. Benson: Oui, de Sabre aussi.

Le sénateur Roberge: Dans l'offre d'Air Canada, il est question de partenariat entre Delta, et non pas American Airlines, avec Canadien International, si Canadien International existe encore. Est-ce que c'est juste?

M. Benson: Oui. Il reste beaucoup de questions, et nous ne pouvons nous fonder que sur des déclarations publiques et des communiqués de presse. Aussi, l'un des cadres supérieurs a signalé qu'ils sont disposés à nous permettre de continuer de partager, ou de fonctionner avec les membres de oneworld. Je n'ai pas la moindre idée de la manière dont ça été formulé. Comme je le disais dans mes observations préliminaires, c'est plutôt déroutant. Qui est membre de quoi? Si je voyage sur Canadien International, est-ce que les points que j'obtiens peuvent être utilisés sur Lufthansa, British Airlines, United, ou quoi? C'est assez déroutant et, par conséquent, cela nous préoccupe.

Le sénateur Roberge: C'est peut-être la raison pour laquelle ils ne sont pas ici pour répondre à ces questions.

Le sénateur Kirby: Vous avez mentionné les conséquences de la faillite de Canadien International et, notamment, un manque de places. Vous avez parlé de ce qui est arrivé aux tarifs aux États-Unis lorsque Eastern Airlines est tombée. Vous avez dit que c'est ce qui arriverait si votre compagnie devait faire faillite.

Les médias ont beaucoup spéculé que l'offre d'Air Canada a été formulée de manière à rendre la faillite de Canadien International sinon inévitable, du moins hautement probable. Je reconnais qu'ils ne vous ont pas fait d'offre formelle et que, par conséquent, vous n'êtes pas beaucoup plus renseigné que nous, mais avez-vous une idée du degré de probabilité de la faillite Canadien International, d'après l'offre d'Air Canada?

M. Benson: Non, je n'en ai aucune idée. Je ne peux que répéter que je dois me fier à ce que j'ai en main. J'ai une offre d'Onex. C'est une bonne offre, qui semble régler les problèmes clés. Une autre chose qui m'inquiète tout autant est le temps. Le temps est contre moi, et peut-être contre d'autres aussi.

Le sénateur Kirby: J'ai deux questions, qui se rapportent toutes deux à l'enjeu difficile de la politique gouvernementale relative à la concurrence. À l'examen des témoignages que nous avons reçus, deux choses deviennent claires. La première, en ce qui touche, la politique gouvernementale, est que le pays aura une compagnie aérienne dominante. La question, c'est est-ce que nous y arriverons par le biais d'une fusion ou d'une faillite? La deuxième question est la suivante: une fois que nous avons une compagnie aérienne dominante, comment assurer une concurrence adéquate pour que les consommateurs reçoivent un bon service et que la position du transporteur dominant ne lui permette pas d'en abuser?

Selon la proposition d'Air Canada, les consommateurs continueront de tirer parti de la concurrence sur les tarifs et le service à tous les niveaux; qu'Air Canada et Canadien ne seront pas fusionnées; que les compagnies aériennes fonctionneront comme des entités distinctes qui offriront des choix et des marques

continue to exist even though both airlines would be owned by the same parent.

I know it appears that I am anti-Air Canada, but I am not. I have been an Air Canada customer for a long time. This committee has asked a number of witnesses, including the Canadian Association of Airline Passengers, the Consumers' Association of Canada, and the Competition Bureau, if they had any examples of a parent company owning two subsidiaries and the two subsidiaries providing adequate competition for each other. So far, no one has been able to give us an example of that. Can you give us an example in the airline industry? Are we missing something, or is the reality that two airlines owned by the same people will not compete?

Mr. Benson: It goes beyond that. Air Canada has indicated a desire to quickly rationalize flights between the two carriers — in other words, to take out some of the unnecessary seats.

Senator Kirby: Which you agree is a necessary objective?

Mr. Benson: That absolutely has to happen. We must be efficient and we must be able to compete internationally. The obvious question is: Why not save some overhead?

Senator Kirby: If that is the case, are you not in fact better to merge the airlines, since you said that they will not compete with each other, on the basis of your assessment — which, by the way, is literally what every other witness has said to us? Have you any idea why they would not get rid of the two head offices?

Mr. Benson: I do not. In our discussions with them in the first months of the year, the intention was a complete combination, a genuine merger.

Senator Kirby: I have one last question for you — and if you cannot answer it now, I should like you to give us an answer in writing before we write our report.

In the letter from the Competition Bureau to Mr. Collenette, there is long list of proposals for helping to maintain competition in an environment in which there is a dominant carrier. I am not dealing with my second public policy problem. It would be helpful for us to have your views on which of those are practical, in the sense that they would be effective, and which are not. Some of them have other public policy problems. There is the issue of cabotage, for example, which gets us into a different public policy field. However, I am interested in your views, as someone in the airline business. Certain steps would create an effective competitive market strategy, some would not. Regardless of the outcome of the current battle between the two proponents, the minister has clearly indicated that he will have to change the legislation. He has clearly indicated that steps will be taken to ensure that a dominant carrier cannot take advantage of consumers.

distincts. Ils soutiennent clairement dans leur documentation que la concurrence persistera même si les deux compagnies aériennes appartiennent à la même société.

Je sais que je donne l'impression d'être contre Air Canada, mais ce n'est pas le cas. Je suis client d'Air Canada depuis longtemps. Ce comité a demandé à plusieurs témoins, dont des représentants de la Canadian Association of Airline Passengers, de l'Association des consommateurs du Canada et du Bureau de la concurrence s'ils connaissaient des cas de sociétés mères qui sont propriétaires de deux filiales et où ces deux filiales se font une concurrence valable. Jusqu'ici, personne n'a pu donner de tels exemples. En auriez-vous un dans l'industrie aérienne? Est-ce que nous nous trompons ou est-ce qu'en réalité, deux compagnies aériennes appartenant aux mêmes personnes ne peuvent pas se faire concurrence?

M. Benson: Il n'y a pas que cela. Air Canada a signalé son intention de rationaliser rapidement les vols entre les deux transporteurs — autrement dit, d'éliminer les places inutiles.

Le sénateur Kirby: Ce qui, à votre avis, est un objectif nécessaire?

M. Benson: Il faut absolument le faire. Nous devons être efficaces et nous devons pouvoir être concurrentiels à l'échelle internationale. La question qui se pose est celle-ci: pourquoi ne pas réduire les frais généraux?

Le sénateur Kirby: Dans ce cas, ne vaudrait-il pas mieux, alors, fusionner les compagnies aériennes, puisque d'après ce que vous dites elles ne se feront pas concurrence — ce qui, en passant, est exactement ce que nous ont dit les autres témoins? Avez-vous une idée de la raison pour laquelle ils ne se débarrasseraient pas de l'un des deux sièges sociaux?

M. Benson: Non. Dans les discussions que nous avons eu au début de l'année, il était question d'une combinaison complète, une fusion véritable.

Le sénateur Kirby: J'ai une dernière question à vous poser — et si vous ne pouvez pas y répondre maintenant, j'apprécierais que vous nous fournissiez une réponse par écrit avant que nous rédigeons notre rapport.

Dans la lettre du Bureau de la concurrence à M. Collenette, il y a une longue liste de propositions visant le maintien de la concurrence dans un contexte où il y aurait un transporteur dominant. Je ne parle pas du deuxième problème que j'ai mentionné relativement à la politique gouvernementale. Il nous serait utile de connaître vos vues sur celles de ces propositions qui vous paraissent pratiques, dans le sens où elles seraient efficaces, et lesquelles ne le sont pas. Certaines présentent d'autres problèmes liés à la politique gouvernementale. Il y a le problème du cabotage, par exemple, qui touche un domaine différent de la politique gouvernementale. Cependant, je m'intéresse à votre point de vue, puisque vous êtes du monde des sociétés aériennes. Certaines mesures pourraient constituer une stratégie de marché concurrentiel efficace, d'autres non. Quel que soit le résultat de la bataille que se livrent actuellement les deux proposants, le ministre a clairement indiqué qu'il devra modifier la loi. Il a clairement dit qu'il faudra prendre des mesures pour nous assurer

The committee would be interested in your views on which of the various proposals in the letter from the Competition Bureau are likely to be more or less effective. You may want to comment generally now, but if you could give us a detailed response within the next 10 days, that would be useful.

Mr. Benson: We will respond in writing. My only comment at this time is that we are in a highly competitive industry; that Canada is more exposed than most countries because of the location of the major hubs and the ease with which U.S. carriers can provide a single link from any one of those hubs to Canada, and back through that hub again, competing effectively and aggressively.

The market itself stimulates traffic at certain numbers. WestJet has grown and has done very well in the last three or four years, in the face of both carriers competing with it — perhaps because of both carriers competing. They have certainly proven that when there is a niche that the major carrier is not filling there is an opportunity to get in and grow. The charter carriers have done the same thing. We will see that opportunity will accelerate after the formation of the single airline.

We will be happy to give you a more elaborate written response to that letter.

Senator Kirby: Just to comment on the witness's last comment, Madam Chairman. The Senate Banking Committee studied this issue in a completely different context; it looked at how to encourage the growth of small financial institutions. In the U.S., in every case where two large U.S. banks have merged and become the dominant player in a community, in the ensuing 24-month period the growth of second-tier institutions has been amazing. Those second-tier institutions always seem to be able to go in and take 20 to 25 per cent of the market away through people who just do not want to use the big players. It may be that one positive outcome of this will be the growth of second-tier airlines. The analogy may not be perfect, but it is interesting in that it would appear to be a parallel.

Senator Roberge: Today in Quebec there are six or seven small, regional carriers in the North that have decided to merge because of the opportunity that will be created.

Senator Finestone: If at the upcoming Air Canada shareholders' meeting the shareholders decide that they do not wish to proceed, how will that affect your wish for speed of decision?

Mr. Benson: The major exposure that Canadian Airline shareholders have under the current Onex proposal is that it is conditional upon the Air Canada side proceeding. Clearly, to the extent that Air Canada shareholders decide on Monday that they do not want to proceed, our offer is somewhat at risk. Hence, the

qu'un transporteur dominant ne pourra pas abuser des consommateurs.

Le comité serait intéressé à connaître vos vues sur lesquelles des diverses propositions que renferme la lettre du Bureau de la concurrence sont susceptibles d'être plus ou moins efficaces. Vous pouvez nous donner un commentaire général maintenant, mais si vous voulez bien nous fournir une réponse détaillée d'ici 10 jours, cela nous serait utile.

M. Benson: Nous répondrons par écrit. Mon seul commentaire pour l'instant est que nous sommes dans une industrie hautement concurrentielle; que le Canada est plus exposé que la plupart des pays à cause de l'emplacement des principaux centres et de la facilité avec laquelle les transporteurs américains peuvent offrir une liaison unique de n'importe lequel de ces centres vers le Canada, avec retour par ce centre, ce qui crée une concurrence efficace et agressive.

Le marché lui-même stimule la circulation aérienne de diverses manières. WestJet a connu un grand essor et s'est très bien débrouillé ces trois ou quatre dernières années, même s'il était en concurrence avec les deux transporteurs — peut-être même grâce à la concurrence des deux transporteurs. Ils ont certainement réussi à prouver que lorsqu'il y a un créneau que les gros transporteurs ne remplissent pas, il y a moyen de l'exploiter et de croître. Les transporteurs par vols nolisés ont fait la même chose. Nous assisterons à une multiplication des occasions à saisir après la formation de la compagnie aérienne unique.

Nous serons heureux de vous donner une réponse plus étoffée par écrit à cette lettre.

Le sénateur Kirby: Un petit commentaire à propos de la dernière observation du témoin, madame la présidente: le Comité des banques et du commerce du Sénat a étudié cette question sous un angle tout à fait différent; il examinait le moyen de stimuler la croissance des petites institutions financières. Aux États-Unis, chaque fois que deux grandes banques se sont fusionnées pour devenir un participant dominant dans une communauté, dans la période de deux ans qui suivait, les institutions du deuxième niveau connaissaient un essor phénoménal. Ces institutions du deuxième niveau semblent toujours être capables de s'avancer et de prendre 20 à 25 p. 100 du marché constitué par les gens qui ne veulent pas avoir affaire aux grosses compagnies. Il se pourrait bien que tout ceci ait un résultat positif, c'est-à-dire l'essor des compagnies aériennes de deuxième niveau. L'analogie peut ne pas être parfaite, mais ce pourrait être un parallèle intéressant.

Le sénateur Roberge: Il y a aujourd'hui au Québec six ou sept petits transporteurs régionaux dans le Nord qui ont essayé de se fusionner en vue des possibilités qui seront créées.

Le sénateur Finestone: Si les actionnaires d'Air Canada, à leur prochaine réunion, décident qu'ils ne veulent pas poursuivre sur cette voie, quel effet cela aura-t-il sur la rapidité de décision que vous aviez souhaitée?

M. Benson: Le plus grand risque que courent les actionnaires de Canadien International, avec la proposition actuelle d'Onex, est qu'elle est conditionnelle à l'adhésion d'Air Canada. Il est donc clair que si les actionnaires d'Air Canada décident lundi de ne pas y donner suite, notre offre est quelque peu menacée. Par

process would likely be delayed. We would have to study the response to that and, indeed, what other offers might come forward.

Senator Finestone: Would you like to see this go forward?

Mr. Benson: We would like to see this proceed with all haste. Financially, it would be a good thing. From a customer point of view, it would take away a significant amount of stress, particular over the next five or six weeks. From an employee point of view, it is important to bring closure to this issue. A merger would result in the finest airline in the world. The sooner that process can start, the better, in my opinion.

Senator Finestone: I was listening to your discussion with Senator ForreSTALL. You were discussing your F-28s. You indicated that they were old and in need of replacement; is that accurate?

Mr. Benson: I indicated that they were old. I also tried to indicate that they do a great job for us. However, in a combined fleet, you would certainly look to modernize the entire fleet, and the F-28s would be one of the three types you would look at.

Senator Finestone: In a cost analysis, do you separate out cost of maintenance from the cost of sale of tickets in your operating budget?

Mr. Benson: Yes, we do. We separate out each cost. We do lump together what we call ownership costs, but we certainly separate out maintenance, and we watch them carefully, by air time and by fleet time.

Senator Finestone: What percent of total cost is maintenance cost?

Mr. Benson: That would be in the order of 10 per cent of total costs. There are two types of maintenance. The first is what we call line maintenance, the small things that are addressed daily as the aircraft is on the line and working. The second type of maintenance cost is that associated with taking a plane out of service, the A, B, C and D checks. Maintenance is a mixture of those costs, in the order of 8 to 10 per cent of total costs.

Senator Finestone: I would presume that the cost of maintenance is less with a homogenous fleet than it is with a very highly diversified fleet.

Mr. Benson: That is correct. Clearly, the newer the fleet, the lower the maintenance cost — the higher the cost of the plane, also, of course. Secondly, the fewer fleet types you have, the fewer different sets of spares you need to maintain in every base that you fly into. As well, the fewer the fleet types the fewer the number of pilots on reserve, of crews on reserve. There are considerable efficiencies to be had by reducing the number of fleet types. That would be one thing a new airline would strive to do as quickly as possible.

Senator Finestone: Do you service all your affiliates?

conséquent, le tout serait probablement retardé. Il nous faudrait examiner la réponse et, en fait, examiner quelles offres pourraient être présentées.

Le sénateur Finestone: Aimerez-vous que cela passe?

M. Benson: Nous aimerions régler les choses au plus vite. Financièrement, ce serait une bonne chose. Du point de vue du consommateur, cela les soulagerait de beaucoup de tensions, particulièrement dans les cinq ou six prochaines semaines. Du point de vue des employés, il serait important de régler enfin la question. Une fusion donnerait la meilleure compagnie aérienne du monde. Plus vite on pourra se lancer, mieux cela vaudra, selon moi.

Le sénateur Finestone: J'écoutais votre conversation avec le sénateur ForreSTALL. Vous parliez de vos F-28. Vous disiez qu'ils étaient vieux et avaient besoin d'être remplacés; est-ce que c'est vrai?

M. Benson: J'ai dit qu'ils étaient vieux. J'ai aussi essayé de dire qu'ils nous rendent d'excellents services. Cependant, si la flotte devait être fusionnée, il faudrait certainement envisager de moderniser la flotte entière, et les F-28 seraient l'un des trois types d'aéronefs auxquels nous penserions.

Le sénateur Finestone: Lorsque vous faites une analyse des coûts, est-ce que vous faites une distinction entre les coûts de l'entretien de celui de la vente des billets dans votre budget d'exploitation?

M. Benson: Oui. Nous séparons tous les coûts. Nous mettons ensemble ce que nous appelons les frais de propriété, mais il est certain que nous séparons les coûts de l'entretien, et que nous en faisons un suivi étroit, par temps de vol et par temps de flotte.

Le sénateur Finestone: Quelle portion du coût total représente l'entretien?

M. Benson: Ce serait de l'ordre de 10 p. 100 de l'ensemble des coûts. Il y a deux types d'entretien. Le premier est ce que nous appelons la maintenance en ligne, ce sont les petites choses dont il faut s'occuper quotidiennement quand l'aéronef est sur la piste et en service. Le deuxième type de coût d'entretien vient de la mise hors-service d'un aéronef, les vérifications de sécurité A, B, C et D. Ensemble, les frais d'entretien sont de l'ordre de 8 à 10 p. 100 de l'ensemble des coûts.

Le sénateur Finestone: Je présume que le coût de l'entretien serait inférieur, avec une flotte homogène, à ce qu'il est avec une flotte hautement diversifiée.

M. Benson: C'est juste. De toute évidence, plus la flotte est récente, moins elle coûte à entretenir — mais aussi, bien sûr, plus l'avion coûte cher. Deuxièmement, moins il y a de types d'avion dans la flotte, moins il faut de pièces de rechange différentes dans tous les aéroports où on se pose. De plus, moins il y a de types d'avion, moins il faut de pilotes de réserve, ou d'agents de bord de réserve. Il y a d'énormes gains d'efficacité à réaliser en réduisant le nombre de types d'avion. C'est l'une des choses qu'une nouvelle compagnie aérienne s'efforcerait de réaliser aussi vite que possible.

Le sénateur Finestone: Offrez-vous des services à tous vos associés?

Mr. Benson: When you say “service”, we perform a variety of physical services.

Senator Finestone: “Maintenance” is the word.

Mr. Benson: No, not all. We do not even do all the maintenance on our own fleet types. For example, we only have four 747s. Four is too small a number to justify the cost of a maintenance line. Therefore, our 747s would be serviced by outside parties. We do do certain work on other aircraft, 320s and 737s, for instance. We probably have one of the world’s best teams on F-28s.

Senator Finestone: I heard from my colleague that the F-28 is a delightful plane, comfortable and efficient, but that it is getting old and tired.

I am interested in the purchase by InterCanadian of the Embraer small jet. I understand that InterCanadian bought at a much discounted price. How do you perceive those jets fitting into the fleet needs in a merged airline?

Mr. Benson: We no longer have any ownership interest in InterCanadian. One of the challenges of the competition is that the management team at their particular airline gets to decide what works best for them.

Clearly, there is a preference to keep to Canadian aircraft whenever possible. I believe that some of those Embraer purchases may have been delayed or cancelled. I believe that InterCanadian is reconsidering those purchases. In the end, if you have free competition, they will decide what works best for them.

Senator Finestone: Given a world of free competition, does signed and sealed mean to be delivered, as signed and sealed? Or can you revert in the air industry?

I am told that there is some flexibility, that there is a way in which a company can buy and have delivery in different slots; is that accurate?

Mr. Benson: That is correct. There is a significant amount of freedom. Companies will buy and sell positions, depending on the need for their airplanes. Companies will swap positions if they discover that their need is for a bigger airplane or a smaller airplane. Sometimes there are simply options where you put money down and you either try to delay the option or you lose the money that you have put down. There is a fair amount of freedom, in terms of dealing, yes.

Senator Forrestall: A quick observation: WestJet succeeds because they do not violate the hunger line. The price of their tickets is slightly lower.

If this merger goes ahead, will there be any loss to the taxpayers? Is there a loss from Canadian’s point of view? Taxpayers will not have to absorb any of your debt, will they?

Mr. Benson: No, they will not.

M. Benson: Si vous parlez de «service», nous effectuons une gamme de vérifications physiques.

Le sénateur Finestone: Je voulais parler d’«entretien».

M. Benson: Pas complètement. Nous ne faisons même pas tout l’entretien de nos propres types d’aéronefs. Par exemple, nous n’avons que quatre 747. C’est trop peu pour justifier le coût de tout un service d’entretien. Par conséquent, nos 747 sont entretenus par des tiers. Nous faisons certaines choses sur d’autres aéronefs, les 320 et les 737, par exemple. Nous avons probablement l’une des meilleures équipes du monde d’entretien des F-28.

Le sénateur Finestone: J’ai entendu dire par mon collègue que le F-28 est un avion très bien, confortable et efficace, mais qu’il vieillit et se fatigue.

Je m’intéresse à l’achat, par InterCanadien, du petit jet Embraer. D’après ce que j’ai compris, InterCanadien l’a obtenu à un prix fortement réduit. Comment, à votre avis, ce jet pourrait-il répondre aux besoins de la compagnie aérienne fusionnée?

M. Benson: Nous n’avons plus aucune participation dans InterCanadien. L’un des défis que présentent la concurrence est que l’équipe de direction d’une compagnie aérienne a le devoir de décider de ce qui est le mieux pour elle.

Nettement, on préfère autant que possible nous en tenir aux aéronefs canadiens. Je crois que certains de ces achats d’Embraer ont été reportés ou même annulés. Il me semble qu’InterCanadien remet ces achats en question. Au bout du compte, dans un climat de concurrence libre, ils décideront de ce qui vaut le mieux pour eux.

Le sénateur Finestone: Dans un monde de concurrence libre, est-ce que signé et scellé signifie délivré tel que signé et scellé? Ou pouvez-vous revenir sur votre décision, dans l’industrie aérienne?

On me dit qu’il y a une certaine flexibilité, qu’il y a moyen pour une compagnie de faire des achats et de se faire livrer le produit de diverses manières; est-ce que c’est vrai?

M. Benson: C’est juste. Il y a beaucoup de liberté. Les compagnies peuvent acheter et vendre des positions, selon le besoin de leurs aéronefs. Elles peuvent échanger leurs positions si elles découvrent avoir besoin de plus gros ou de plus petits aéronefs. Il arrive qu’il y ait simplement des options qui permettent de faire un dépôt et vous pouvez soit essayer de reporter l’option, soit perdre votre dépôt. Il y a pas mal de liberté, en matière de commerce, oui.

Le sénateur Forrestall: Une observation rapide: si WestJet réussit c’est qu’elle ne va pas en deçà du seuil de rentabilité. Le prix de ses billets est légèrement plus bas.

Si cette fusion se concrétise, les contribuables y perdront-ils quelque chose? Y aura-t-il des pertes pour Canadien International? Les contribuables n’auront pas à absorber une partie de votre dette, si je ne m’abuse?

M. Benson: Non, ils n’auront pas à le faire.

Senator Forrestall: I ask that question because one of the most fascinating figures in Canadian government economics is \$800 million. I do not know what is magic about it, but on three occasions we converted debt to equity for Canadian National. On at least one occasion — in fact, more than once, I believe — we converted debt to equity for Air Canada.

Does the debt get out of hand? You said that a major problem of operational income was servicing your debt. Is that the magic number?

Mr. Benson: It starts at the point where you look at the yield, what you are able to earn per mile, and compare it to your costs. If what you are able to earn exceeds costs, you have an ability to service debt.

In our case, it has not. As we have tried to build our way back up — we have had an incredible amount of debt to service — the two lines have simply crossed. I am not sure that \$800 million is the magic number. When we looked at our numbers, we felt that if we were able to attract \$500 million of equity during this business plan it would form the basis for moving forward.

Senator Forrestall: I wish to turn to another area now. Please accept my sincerity about this. Are you a registered lobbyist in Canada?

Mr. Benson: Yes, I am, for Canadian Airlines.

Senator Forrestall: For what purpose?

Mr. Benson: Clearly, I have Canadian Airlines' interests at heart. I meet frequently with people and talk to them about Canadian Airlines, and I am advised that it is best to disclose right up front that I do that.

Senator Forrestall: Did you lobby only for Canadian?

Mr. Benson: I am not sure I can answer that question. I certainly have lobbied primarily for Canadian Airlines. If at different times my lobbies benefited others — the initial intention was always Canadian Airlines.

Senator Forrestall: Whom did you lobby?

Mr. Benson: At different times, many people. The Department of Transport would be our primary area.

Senator Forrestall: Was it primarily with government public servants as opposed to government members?

Mr. Benson: I met primarily with government public servants, yes.

Senator Forrestall: Did you at any time have meetings with Jean Pelletier, of the Prime Minister's Office.

Mr. Benson: Yes, I have had meetings with him.

Senator Forrestall: Did you meet with Mel Cappe, of the Privy Council Office?

Le sénateur Forrestall: Je pose cette question parce que l'un des chiffres les plus intéressants en ce qui a trait aux données économiques du gouvernement canadien est 800 millions de dollars. Je ne sais pas ce qu'il y a de magique dans ce chiffre, mais à trois occasions nous avons converti des dettes en actifs pour Canadien National. Au moins à une occasion — en fait plus d'une fois, je crois — nous avons échangé des créances contre actifs pour Air Canada.

Avez-vous perdu le contrôle de la dette? Vous avez dit qu'un problème important en ce qui a trait à votre bénéfice d'exploitation résidait dans l'allègement du service de la dette. Est-ce le chiffre magique?

M. Benson: Cela commence au point où vous considérez le rendement, ce que vous êtes en mesure de gagner par mille comparativement à vos coûts. Si vos gains probables dépassent les coûts, vous êtes en mesure de réduire le service de la dette.

En ce qui nous concerne, ce n'est pas le cas. Alors que nous avons tenté de remonter le courant — le fardeau de notre dette était énorme — les deux compagnies aériennes se sont simplement croisées. Je ne suis pas sûr que 800 millions de dollars seraient le chiffre magique. Lorsque nous avons examiné nos chiffres, nous avons cru qu'en attirant 500 millions de dollars d'actions ordinaires pendant la mise en oeuvre de ce plan d'entreprise, nous pourrions ainsi avancer.

Le sénateur Forrestall: Je vais passer à un autre domaine. Veuillez croire en ma sincérité. Êtes-vous un lobbyiste inscrit au Canada?

M. Benson: Oui je le suis, pour Canadien International.

Le sénateur Forrestall: À quelles fins?

M. Benson: De toute évidence, les intérêts de Canadien International me tiennent à coeur. Je rencontre souvent des gens et leur parle de la compagnie et on me recommande de mettre les cartes sur table dès le premier contact.

Le sénateur Forrestall: Faites-vous du démarchage exclusivement pour Canadien International?

M. Benson: Je ne suis pas sûr que je peux répondre à cette question. J'ai certes surtout fait du démarchage pour Canadien International. S'il est arrivé que mes activités aient profité à d'autres — je visais toujours avant tout Canadien International.

Le sénateur Forrestall: Auprès de qui avez-vous fait du démarchage?

M. Benson: À différentes époques, pour bien des gens. Le ministère des Transports serait notre principal secteur.

Le sénateur Forrestall: L'avez-vous fait surtout auprès de fonctionnaires plutôt que de membres du gouvernement?

M. Benson: J'ai surtout rencontré des fonctionnaires.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous déjà rencontré Jean Pelletier du Cabinet du premier ministre?

M. Benson: Oui, j'ai eu des rencontres avec lui.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous rencontré Mel Cappe du Bureau du Conseil privé?

Mr. Benson: Yes, I have met with Mr. Cappe

Senator Forrestall: I should like to ask you what you were lobbying about and whether or not you were successful. I might want to hire you some day, if I decide to start an airline.

Have you done any lobbying for Mr. Schwartz, of Onex?

Mr. Benson: To the extent that Onex and Canadian's interests are aligned, I am sure I have. My lobbying has been entirely as to how to address the issues facing Canadian Airlines and, in the process, the airline industry.

Senator Forrestall: There is no hanky-panky here at all, is there? That is pretty straightforward.

Mr. Benson: There is certainly no hanky-panky on my part or on the part of any of the parties that I have dealt with.

Senator Forrestall: Thank you for answering that question. It was my intent to get that response on the record.

I now turn to the subject of the Competition Bureau. On the general question of a regulated air industry, a re-regulated one, do you see any need for a regulated industry? Do you see a need for government to move in forcefully?

Mr. Benson: That certainly would not be my first choice. I said earlier that I thought that the minister had taken a courageous step, and a step with a lot of foresight, in moving down the path that he has. What he has really done is he has given the industry and the private sector a chance to come up with a solution that he and others can look at and vet.

I should like to applaud him for that, whatever the outcome is. I would hope that that sector would be given a chance to see if it can resolve the issues before we went to the very drastic step of re-regulation. I do not believe that history has shown us that regulation has necessarily produced efficiencies or lowers prices.

Senator Forrestall: I tend to agree. However, what about your simulators? Are they part of the deal? Were they always somewhat at arm's length?

Mr. Benson: The simulator and its related training is run as a business. We obviously train other airline pilots, as well. We also use other airline simulators in our own training. It is certainly included. All the assets would be included in whatever the process is.

Senator Forrestall: Were you ever registered as a lobbyist before the early part of this year, January or February?

Mr. Benson: No, I was not.

Senator Callbeck: Mr. Benson, I wish to return to one area that you spoke about, namely, regional airlines.

M. Benson: Oui, j'ai rencontré M. Cappe.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais vous demander quel était l'objet de votre démarchage et si vous avez remporté ou non du succès. Il se peut que je veuille vous embaucher un jour si je décidais de mettre sur pied une compagnie aérienne.

Avez-vous fait du démarchage pour M. Schwartz d'Onex?

M. Benson: Dans la mesure où Onex et les intérêts de Canadien International sont alignés, bien sûr. Mon démarchage a porté entièrement sur la façon de régler les problèmes avec lesquels sont aux prises Canadien International et, dans le cadre du processus, l'industrie du transport aérien.

Le sénateur Forrestall: Il n'y a pas d'entourloupettes ici? Les choses sont assez claires.

M. Benson: Il n'y a certes pas d'entourloupettes ni de ma part ni de celle d'aucune des parties avec lesquelles j'ai eu affaire.

Le sénateur Forrestall: Merci d'avoir répondu à cette question. Je voulais que cette réponse soit consignée au compte rendu.

Passons maintenant au Bureau de la concurrence. En ce qui a trait à la question générale d'une industrie du transport aérien réglementée, une industrie reréglementée, croyez-vous que nous en ayons besoin? Croyez-vous que le gouvernement devrait intervenir avec vigueur?

M. Benson: Ce ne serait certainement pas mon premier choix. J'ai déjà dit que je croyais que la conduite du ministre avait été courageuse. Qu'il avait fait preuve d'une grande prévoyance en empruntant cette voie. En fait, il a donné l'occasion à l'industrie et au secteur privé de trouver une solution que lui et d'autres peuvent examiner et approuver.

J'aimerais l'en féliciter peu importe l'issue. J'espère qu'on donnera la chance au secteur de déterminer s'il peut régler les problèmes avant d'en venir à une mesure très draconienne comme la reréglementation. Je ne crois pas que l'histoire démontre que la réglementation a été nécessairement efficace ou a donné lieu à une baisse des prix.

Le sénateur Forrestall: J'ai tendance à abonder dans votre sens. Cependant, qu'en est-il de vos simulateurs? Sont-ils englobés dans l'offre? N'ont-ils pas toujours été en quelque sorte séparés de la société d'exploitation?

M. Benson: Le simulateur et la formation qui est rattachée sont exploités comme une entreprise. Nous formons de toute évidence d'autres pilotes de ligne. Nous utilisons aussi des simulateurs d'autres compagnies aériennes pour notre propre formation. C'est à coup sûr inclus. Tout l'actif serait inclus peu importe le processus.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous déjà été inscrit comme lobbyiste avant le tout début de l'année, janvier ou février?

M. Benson: Non, je ne l'étais pas.

Le sénateur Callbeck: Monsieur Benson, je veux revenir à un secteur dont vous avez parlé, à savoir les compagnies aériennes régionales.

It is something that is important where I come from; Air Nova and InterCanadian fly into Charlottetown. Yesterday when Mr. Schwartz was here, I understood him to say that, if the merger of Air Canada and Canadian went ahead, he felt these regional airlines would grow and prosper and help to provide healthy competition.

In answer to a question by my colleague Senator Poulin, I thought I heard you say that you felt that regional airlines would probably merge. Could you clarify that for me?

Mr. Benson: What I was trying to indicate is that with respect to the two regional carriers that are right now the subsidiaries of the two major carriers, Canadian and Air Canada, I believe the intention is that those two would merge and that Mr. Schwartz would ensure that they are run as a single carrier. There will still be other carriers running in competition to them locally, and InterCanadian is likely to be one of them.

Senator Callbeck: Would it not be very difficult for other regional airlines to compete with that?

Mr. Benson: The major regional carrier has the advantage, perhaps, in that they are owned by the major carrier and their services can be closely aligned with the major carrier. The negative is that their costs reflect that. They become full-service carriers. They operate a frequency whether or not their seats are filled at the time. That always leaves the opportunity for the lower-cost carriers to provide a different cost service. Businesses such as WestJet have proven that.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson, for your presentation today.

The committee adjourned.

Cela revêt de l'importance dans la région d'où je viens; Air Nova et InterCanadien ont des vols à destination de Charlottetown. Hier, lors de sa comparution, M. Schwartz a dit que, si Air Canada et Canadien International devaient fusionner, ces compagnies aériennes régionales prendraient de l'expansion et aideraient à assainir la concurrence.

En réponse à une question de ma collègue le sénateur Poulin, j'ai cru vous entendre dire que les compagnies aériennes régionales fusionneraient probablement. Pourriez-vous préciser votre pensée?

M. Benson: Ce que j'essayais de dire c'est qu'en ce qui concerne les deux transporteurs régionaux qui sont à l'heure actuelle des filiales des deux principaux transporteurs, Canadien International et Air Canada, l'intention est que ces deux transporteurs fusionneraient et que M. Schwartz s'assurerait qu'elles sont administrées en tant que transporteur unique. D'autres transporteurs leur feront concurrence sur le marché local et il y a des chances pour que InterCanadien soit l'un d'entre eux.

Le sénateur Callbeck: Ne serait-il pas très difficile pour d'autres compagnies aériennes régionales de soutenir la concurrence?

M. Benson: Le principal transporteur régional a l'avantage, qui sait, d'appartenir au transporteur principal et leurs services peuvent être étroitement alignés avec ceux du transporteur principal. L'aspect négatif, c'est que leurs coûts le reflètent. Ils deviennent des transporteurs à service complet. Ils offrent un service selon une certaine fréquence que leurs sièges soient ou non occupés. Cela laisse toujours le loisir aux transporteurs pratiquant des prix plus bas d'offrir des services à un coût différent. Des entreprises comme WestJet l'ont prouvé.

La présidente: Merci, monsieur Benson de votre exposé d'aujourd'hui.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Canadian Airlines:

Kevin E. Benson, President and Chief Executive Officer;
Stephen Markey, Senior Vice-President, Corporate and
Government Affairs;
Scott Bradley, Government Relations.

De Canadien International:

Kevin E. Benson, président et chef de la direction;
Stephen Markey, premier vice-président, Affaires générales et
gouvernementales;
Scott Bradley, Relations gouvernementales.



Second Session
Thirty-sixth Parliament, 1999

Deuxième session de la
trente-sixième législature, 1999

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Monday, November 8, 1999

Le lundi 8 novembre 1999

Issue No. 5

Fascicule n° 5

Fifth meeting on:

The order in council authorizing certain major air
carriers and persons to negotiate and enter into any
conditional agreement

Cinquième réunion concernant:

Le décret autorisant certains transporteurs aériens
majeurs et certaines personnes à négocier et à
conclure toute entente conditionnelle

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

* Boudreau, P.C. (or Hays)	LeBreton
Christensen	* Lynch-Staunton (or Kinsella)
Fairbairn, P.C.	Poulin
Finestone, P.C.	Roberge
Johnson	Sibbeston
Kirby	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator De Bané substituted for that of the Honourable Senator Callbeck (*November 8, 1999*).

The name of the Honourable Senator Sibbeston substituted for that of the Honourable Senator Adams (*November 8, 1999*).

The name of the Honourable Senator Fairbairn substituted for that of the Honourable Senator Perrault (*November 8, 1999*).

The name of the Honourable Senator Christensen substituted for that of the Honourable Senator De Bané (*November 8, 1999*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

* Boudreau, c.p. (ou Hays)	LeBreton
Christensen	* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
Fairbairn, c.p.	Poulin
Finestone, c.p.	Roberge
Johnson	Sibbeston
Kirby	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur De Bané substitué à celui de l'honorable sénateur Callbeck (*le 8 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Sibbeston substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 8 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn substitué à celui de l'honorable sénateur Perrault (*le 8 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Christensen substitué à celui de l'honorable sénateur De Bané (*le 8 novembre 1999*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, November 8, 1999

(6)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:04 p.m., in Room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Christensen, Fairbairn, P.C., Finestone, P.C., Forrestall, LeBreton, Poulin and Roberge (8).

In attendance: Martin Brennan and Keith Miller, special advisors to the committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

From the Office of the Commissioner of Official Languages:

Dyane Adam, Commissioner of Official Languages;

Gérard Finn, Director General, Policy Branch;

Michel Robichaud, Director General, Investigations Branch;

Richard Tardif, Senior Legal Counsel and Director, Legal Services.

From the Canadian Transportation Agency:

Gavin Currie, Director General, Air and Accessible Transportation Branch;

Claude Jacques, Director, Legal Services Directorate;

Mary-Jane Gravelle, Senior Analyst, Licensing and Charters Directorate.

From the Canadian Auto Workers (CAW):

Buzz Hargrove, President;

Peggy Nash, Assistant to the President;

Jim Stanford, Economist, Research Department;

Gary Fane, Transportation Director.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 14, 1999, the committee proceeded to study the order laid before the Senate on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act. (*See Issue No. 1, Tuesday, October 26, 1999 for full text of the Order of Reference.*)

The witnesses each made a statement and answered questions from the members of the committee.

It was agreed, — That the speech by Dr. Dyane Adam, Commissioner of Official Languages be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-08*.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 8 novembre 1999

(6)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 04, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Christensen, Fairbairn, c.p., Finestone, c.p., Forrestall, LeBreton, Poulin et Roberge (8).

Également présents: MM. Martin Brennan et Keith Miller, conseillers spéciaux du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

Du Bureau du Commissaire aux langues officielles:

Dyane Adam, commissaire aux langues officielles;

Gérard Finn, directeur général, Direction générale des politiques;

Michel Robichaud, directeur général, Direction générale des enquêtes;

Richard Tardif, conseiller juridique principal et directeur des Services juridiques.

De l'Office des transports du Canada:

Gavin Currie, directeur général, Direction du transport aérien et des transports accessibles;

Claude Jacques, directeur, Direction des services juridiques;

Mary-Jane Gravelle, analyste principale, Direction des licences et affrètements.

Du Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile (TCA):

Buzz Hargrove, président;

Peggy Nash, adjointe du président;

Jim Stanford, économiste, Service de la recherche;

Gary Fane, directeur des transports.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 14 octobre 1999, le comité étudie le décret déposé devant le Sénat le 14 septembre 1999 et autorisant certains grands transporteurs aériens et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada. (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 1 des délibérations du mardi 26 octobre 1999.*)

Les témoins font tous une déclaration et répondent aux questions posées par les membres du comité.

Il est convenu — Que la déclaration de Mme Dyane Adam, commissaire aux langues officielles, soit déposée auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T1-S1-08-08*).

It was agreed, — That the Brief submitted by the Canadian Transportation Agency be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-09*.

It was agreed, — That the Brief submitted by CAW/TCA be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-10*.

It was agreed, — That the document submitted by CAW/TCA be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-11*.

At 6:50 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Il est convenu — Que le mémoire présenté par l'Office des transports du Canada soit déposé auprès du greffier (*pièce 5900-2.36/T1-08-09*).

Il est convenu — Que le mémoire présenté par les TCA soit déposé auprès du greffier (*pièce 5900-2.36/T1-S1-08-10*).

Il est convenu — Que le document présenté par les TCA soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T1-08-11*).

À 18 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, November 8, 1999

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, met this day at 3:04 p.m. to consider the order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: Our witnesses are representatives of the Office of the Commissioner of Official Languages, Ms Dyane Adam, Commissioner of Official Languages, Mr. Gérard Finn, Director General, Policy Branch, Mr. Michel Robichaud, Director General, Investigations Branch, and Mr. Richard Tardif, Senior Legal Council and Director, Legal Services.

I would like to take this opportunity to congratulate Ms Adam for her appointment as Commissioner of Official Languages.

Ms Dyane Adam, Commissioner of Official Languages: I would like to thank the Chair and the members of the standing Senate Committee on Transport and Communications for welcoming me here today in the context of its study on the future of the air industry in Canada. It was very important to me to appear before you today, largely because my mandate requires me to make every effort to ensure recognition of the equal status of our official languages and to ensure that the spirit and the letter of the law are respected.

The Official Languages Act applies not only to the daily operations of federal institutions, but also relates to the role these institutions play in promoting English and French in Canadian society. The Act's fundamental objectives are to promote the equality of status of English and French and to provide service in the language of their choice to all members of the public, wherever there is a significant demand.

While your committee's mandate relates primarily to economic issues, one cannot ignore the impact the restructuring of Canada's air transport industry will have on the values and social and linguistic interests of our fellow citizens. In fact, the decisions you make will have a major impact on them and on their sense of belonging.

[*English*]

Being already very concerned by the negative effects of recent government changes on maintaining and respecting linguistic rights, my office conducted a study on this matter in 1997. In 1998, a year after, a further study, this one at the request of Treasury Board, confirmed our observation, namely, that the approach adopted by federal authorities has contributed to a subtle but cumulative erosion of linguistic rights.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 8 novembre 1999

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada, se réunit ce jour à 15 h 04 pour étudier le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Nos témoins sont des représentants du Bureau du Commissariat aux langues officielles, Mme Dyane Adam, commissaire aux langues officielles, M. Gérard Finn, directeur général, Direction générale des politiques, M. Michel Robichaud, directeur général, Direction générale des enquêtes et M. Richard Tardif, conseiller juridique principal et directeur, Services juridiques.

Nous profitons de l'occasion pour féliciter Mme Adam de sa nomination en tant que commissaire aux langues officielles.

Mme Dyane Adam, commissaire aux langues officielles: Je remercie la présidence et les membres du comité sénatorial permanent des transports et des communications de me recevoir aujourd'hui dans le cadre de son étude sur l'avenir de l'industrie aérienne au Canada. J'ai tenu à comparaître parce que mon mandat m'incite à prendre toutes les mesures visant à assurer la reconnaissance du statut de chacune de nos langues officielles et à faire respecter l'esprit et la lettre de la loi.

La Loi sur les langues officielles vise non seulement l'administration des affaires des institutions fédérales dans leurs opérations quotidiennes, mais aussi le rôle de ces institutions dans la promotion du français et de l'anglais dans la société canadienne. Les objectifs fondamentaux de la loi sont de promouvoir l'égalité, le statut du français et de l'anglais et de fournir à la population, là où il y a une demande importante, l'accès aux deux langues officielles.

Si le mandat de votre comité porte dans une grande mesure sur des questions à caractère plutôt économique, on ne saurait dissocier le processus de restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada des valeurs et des intérêts sociaux et linguistiques de nos concitoyens. En réalité, les décisions que vous prendrez auront des répercussions importantes sur eux et sur leur sentiment d'appartenance.

[*Traduction*]

Déjà très préoccupés par les effets néfastes des transformations gouvernementales effectuées ces dernières années sur le maintien et le respect des droits linguistiques, nous avons mené en 1997 une étude sur cette question. En 1998, une autre analyse, cette fois commandée par le Secrétariat du Conseil du Trésor, avait confirmé nos constats, à savoir que l'approche adoptée par les autorités fédérales avait contribué «à une érosion subtile mais cumulative des droits linguistiques».

On October 26, 1999, the Minister of Transport, the Honourable David Collenette, tabled before this committee a policy framework for restructuring the airline industry in Canada. This policy clearly states the importance of Air Canada to our national identity, both symbolically and in concrete terms.

The policy states, in part, as follows:

Fundamental to the identity of Canada is its linguistic duality. It is a reflection of Canada's unique culture and values that Canadians be able to rely on the national air carrier for service in either official language.

The policy also stipulates that the government will ensure that the Official Languages Act will continue to apply to Air Canada or any future dominant carrier and, in addition, that the act will be enforced. We were, of course, very pleased to have this statement enunciated. We have already had discussions with the minister on this issue, and the media have also reported my views on this subject.

[Translation]

You will recall that in 1998, Section 10 of the Air Canada Public Participation Act also provided for the full implementation of the Official Languages Act.

At that time, the corporation believed that respecting linguistic rights went hand-in-hand with good business. Specifically, Air Canada has maintained and still maintains that its regional carriers, which of course are wholly-owned subsidiaries of Air Canada, are not subject to the Act, and moreover, do not represent it. Air Canada also maintains that regional carriers are not required to offer services to the public in both official languages.

After numerous unsuccessful attempts to amiably resolve this dispute with the corporation, we filed a request in 1997 to have the matter referred to the Federal Court. We also made applications to this same court with regard to the ground services offered by Air Canada at Toronto's International Airport and at Halifax International Airport.

[English]

I would remind you that, over the last five years, the Office of the Commissioner of Official Languages has received more than 900 complaints against Air Canada and its regional carriers. That number represents about 15 per cent of our annual number of complaints.

Those complaints bear eloquent witness to the degree of importance that the Canadian public attaches to receiving service in the official language of their choice. It is hard for average citizens to understand why, after buying an Air Canada ticket to fly from Halifax to North Bay, they have the right to use their preferred official language at the Halifax airport but not on the Air Nova flight, a wholly-owned Air Canada subsidiary, between Halifax and Montreal. At Dorval airport, they can again exercise their right to use the official language of their choice but only until they reach Toronto. When they leave Lester B. Pearson airport via Air Canada, their linguistic rights vanish into thin air.

Le 26 octobre dernier, le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, a déposé devant ce comité une politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien. Cette politique souligne bien l'importance symbolique et réelle d'Air Canada relativement à notre identité nationale.

Cette politique affirme, entre autres:

La dualité linguistique du Canada fait partie intégrante de son identité. Compte tenu de la culture et des valeurs uniques du Canada, il va de soi que les Canadiens puissent compter sur le transporteur national pour être servis dans l'une ou l'autre des langues officielles.

La politique précise par ailleurs que le gouvernement s'assurera que la Loi sur les langues officielles continuera de s'appliquer à Air Canada ou à un éventuel transporteur dominant et, qui plus est, que la loi sera mise en oeuvre. Il va sans dire que nous avons accueilli cette déclaration avec satisfaction. Nous avons par ailleurs eu des échanges avec le ministre à ce sujet. Les médias ont déjà fait part de mes préoccupations en la matière.

[Français]

On se souviendra qu'en 1988, l'article 10 de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada avait prévu la pleine participation de la Loi sur les langues officielles.

À l'époque, la société croyait que le respect des droits linguistiques et les bonnes affaires allaient de pair. Air Canada a soutenu et soutient toujours que ses transporteurs régionaux, des filiales à 100 p. 100 d'Air Canada, ne sont pas assujettis à la loi et qu'ils n'agissent pas pour son compte. Toujours selon Air Canada, les transporteurs régionaux ne sont pas tenus d'offrir des services au public dans les deux langues officielles.

Après maintes négociations infructueuses dans le but de trouver un règlement à l'amiable de ce différend, le commissariat a dû déposer, en 1997, une demande de renvoi devant la Cour fédérale quant à cette question. Des requêtes ont également été déposées devant cette même cour relativement aux services au sol offerts par Air Canada aux aéroports internationaux de Toronto et Halifax.

[Traduction]

Signalons, à titre de rappel, qu'au cours des cinq dernières années, le Commissariat aux langues officielles a reçu plus de 900 plaintes contre Air Canada et ses transporteurs régionaux, soit près de 15 p. 100 des plaintes reçues annuellement.

Ces plaintes témoignent de façon éloquente de l'importance qu'accorde le public canadien à un service dans la langue officielle de son choix. Le citoyen ordinaire comprend mal pourquoi, s'il achète un billet d'Air Canada pour aller de Halifax à North Bay, il peut exercer son droit de parler la langue officielle de son choix à l'aéroport de Halifax, mais non sur le vol Air Nova, filiale à 100 p. 100 d'Air Canada, entre Halifax et Montréal. À l'aéroport de Dorval, il retrouve son droit à des services en français ou en anglais et ce jusqu'à Toronto. Mais quand il quitte l'aéroport Lester B. Pearson sur Air Ontario (filiale à 100 p. 100 d'Air Canada), ses droits linguistiques s'envolent

With any luck, they can be claimed again in North Bay with their luggage.

We are convinced that, after the current restructuring process, citizens may witness an even greater erosion of their linguistic rights in the airline industry. Based on the information currently available, we can only speculate on the future of the airline industry.

[Translation]

We recommend that the government of Canada ensure, in the context of the restructuring of the airline industry, that the Official Languages Act will continue to apply to Air Canada or to a future dominant carrier. We also recommend that the regional affiliates and other subsidiaries be subject to Part IV, which deals with communications with and services to the public, and to Part IX, which deals with the Commissioner of Official Languages, and also to part X, regarding court remedy, of this same Act.

Here for example is a draft of a new provision that could be included in the new act: The Official Languages Act applies to the new corporation, whether it be a restructured Air Canada or an entity with a new name.

Without restricting the generality of the preceding, with regard to communications with and services to the public, where there is significant demand, the provisions of parts IV, IX and X of the Official Languages Act apply to the corporation's regional carriers and other subsidiaries (such as Air Canada Vacations) as well as to carriers under contract to this corporation, both in their offices and in transit.

Specifically, that would mean that the provisions previously applying to Air Canada would remain unchanged and would be wholly assumed by any new owner.

[English]

The obligations of regional carriers affiliated with the dominant carrier would essentially involve bilingual service which would be required under the act. If an individual feels his rights have been infringed, he would be entitled to file a complaint with the Office of the Commissioner of Official Languages and potentially seek court remedy with assistance from the commissioner, if necessary. This provision would create an incentive for these carriers to do better. As stated, these carriers must serve the public in both official languages in all airports where there is a significant demand.

A great statesman once said that creating a law without enforcing it is tantamount to allowing the very thing that was supposed to be prohibited. We were very pleased to hear that the government intends to ensure the effective implementation of the Official Languages Act. We truly hope that these good intentions become reality, in particular through specific and effective accountability mechanisms which will be defined in this new legislation.

aussi. S'il est chanceux, il les récupérera à North Bay avec ses bagages.

Nous sommes convaincus qu'à la suite de la restructuration en cours, le citoyen risque d'assister à un affaiblissement encore plus grand de ses droits linguistiques dans le secteur du transport aérien. Sur la base de l'information dont nous disposons présentement, on ne peut que spéculer sur ce qu'il adviendra dans le transport aérien au Canada.

[Français]

Dans le cadre de la restructuration de l'industrie du transport aérien, il est recommandé au gouvernement fédéral que la Loi sur les langues officielles continue de s'appliquer à Air Canada ou à un éventuel transporteur dominant. Il est également recommandé que les transporteurs régionaux et autres filiales reliés à cette entité soient soumis à la partie IV, traitant des communications avec le public et de la prestation de services, à la partie IX, traitant du Commissariat aux langues officielles et à la partie X traitant du recours judiciaire de la Loi sur les langues officielles.

Voici un exemple d'une nouvelle disposition contenue dans la nouvelle loi. La Loi sur les langues officielles s'applique à la nouvelle société, que ce soit Air Canada modifiée ou tout nouveau nom qui serait précisé dans la loi constitutive.

Sans restreindre la généralité de ce qui précède, concernant les communications avec le public et la prestation des services, les dispositions des parties IV, IX et X de la Loi sur les langues officielles s'appliquent aux transporteurs régionaux et autres filiales telles Vacances Air Canada, à Air Canada, de même qu'aux transporteurs conventionnés par elle, là où il existe une demande importante, tant à l'égard de leurs bureaux que dans leurs trajets.

De façon concrète, les dispositions qui s'appliquaient antérieurement à Air Canada demeureront inchangées et seraient assumées entièrement par tout nouveau propriétaire.

[Traduction]

Les obligations des transporteurs régionaux liés au transporteur dominant porteraient essentiellement sur les services bilingues, qui devront être assurés conformément à la loi. S'il s'estime lésé, le citoyen aurait également droit de porter plainte auprès du commissaire aux langues officielles et, éventuellement, de former un recours judiciaire et d'être appuyé au besoin dans cette démarche par le commissaire. Cette disposition serait en fait pour ces transporteurs une incitation à faire mieux. Rappelons-nous que tous les transporteurs doivent servir le public dans les deux langues officielles dans tous les aéroports où il y a une demande importante.

Un grand homme d'État a dit un jour: «Faire une loi et ne pas la faire exécuter, c'est autoriser la chose qu'on veut défendre». Nous accueillons avec satisfaction la déclaration du gouvernement voulant qu'il s'assure que la Loi sur les langues officielles sera effectivement mise en œuvre. Nous espérons réellement que cette bonne volonté soit traduite dans les faits, notamment par le biais de mécanismes précis et efficaces de reddition de comptes qui seraient dans la nouvelle législation.

[Translation]

In any initiative to restructure the Canadian airline industry, one must balance considerations relating to competition and profitability with conditions intended to protect the public, whether that means services to small communities or services in both official languages.

These concepts are in fact often interrelated. In reviewing the proposals submitted, the members of this committee have the specific responsibility of ensuring continuity and promoting the fundamental aspects of Canadian identity.

Our recommendation, in our view, simply recognizes the undeniable linguistic reality that has enriched Canada for over two centuries and that will be one of its greatest assets in the next millennium.

The Chairman: To begin with, I would like you to describe what really compels Air Canada to serve Canadians in both official languages and to tell us in what way a possible merger of Air Canada with Canadian International Airlines could compromise this requirement imposed on Air Canada.

Ms Adam: In essence, my message is that when Air Canada was privatized in 1988, the federal government decided that the company would be subject to the full provisions of the Official Languages Act. However, between 1988 and 1999, many changes have taken place within federal institutions as well as within private companies such as Air Canada, which acquired a network of affiliated regional carriers which are wholly owned by the corporation.

However, Air Canada challenges today the applicability of the Official Languages Act to its affiliated carriers. Many routes in Canada involve Air Ontario and Air Nova. In some cases, services are provided in both official languages but this is done in a very inconsistent way. The Commissioner's Office challenges to this day Air Canada's interpretation as to whether its regional carriers are covered by the act.

We referred the matter to the Federal Court and the issue is still pending. We believe the time has come for parliamentarians to clarify the present ambiguity with regards to the airline industry in Canada.

We should return to the spirit that prevailed at the time of Air Canada's privatization, that there was a requirement to serve citizens in both official languages, regardless of the geographical area or the regional carrier acting for Air Canada or the new corporation.

The Chairman: Air Canada's proposal is for acquiring Canadian International and creating a new discount carrier. Should we expect, under this proposal, to face the same problems with this new carrier as with other Air Canada affiliates? On page 4 of your brief you talk about speculations, but on page 7 you talk

[Français]

Dans toute initiative de restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada, il est nécessaire de marier aux considérations de concurrence et de rentabilité, des conditions qui visent la protection du citoyen et de la citoyenne, que ce soit les services aux petites collectivités ou les services dans les deux langues officielles.

Ces concepts s'entrecroisent souvent. Dans l'examen des propositions qui lui sont soumises, les membres de ce comité ont une responsabilité particulière qui est celle de garantir la continuité et d'assurer la promotion des caractéristiques fondamentales de l'identité canadienne.

La recommandation formulée ne fait que reconnaître l'incontournable réalité linguistique qui enrichit le Canada depuis plus de deux siècles et qui sera un de ses grands atouts à l'aube du prochain millénaire.

La présidente: D'entrée de jeu, j'aimerais que vous nous décriviez ce qui oblige vraiment Air Canada à servir les Canadiens dans les deux langues officielles et nous dire en quoi une fusion possible d'Air Canada avec les lignes aériennes Canadien International pourrait compromettre le respect de l'engagement auquel est tenue Air Canada?

Mme Adam: L'essence de mon message est que lorsque Air Canada a été privatisée en 1988, le gouvernement fédéral a décidé qu'Air Canada serait assujettie à l'ensemble des dispositions de la Loi sur les langues officielles. Toutefois, entre 1988 et 1999, beaucoup de transformations ont eu lieu au niveau des institutions fédérales, ainsi qu'au sein de sociétés privées telles qu'Air Canada, qui s'est notamment dotée d'un réseau de transporteurs régionaux affiliés et dont elle est propriétaire à 100 p. 100.

Par contre, Air Canada conteste actuellement l'applicabilité de la Loi sur les langues officielles à ses transporteurs aériens. Beaucoup de trajets sur le territoire canadien impliquent Air Ontario et Air Nova. Dans certains cas, les services dans les deux langues officielles sont offerts, mais ceci de façon hasardeuse. Le Commissariat débat toujours de l'interprétation faite par Air Canada, à savoir si ses transporteurs régionaux sont assujettis ou pas.

Nous avons déposé un recours judiciaire et sommes toujours devant la Cour fédérale. Nous croyons que le moment est venu, pour les élus et les sénateurs, de clarifier l'ambiguïté qui existe présentement sur la question du transport aérien au Canada.

Il faut revenir à l'esprit qui dominait au moment de la privatisation d'Air Canada, soit l'obligation que les citoyens et les citoyennes soient servis dans les deux langues officielles, peu importe le territoire ou le transporteur régional qui agira pour le compte d'Air Canada ou de la nouvelle société.

La présidente: La proposition soumise par Air Canada prévoit le rachat de Canadien International et aussi la création d'un nouveau transporteur à tarifs réduits. Selon cette proposition, doit-on s'attendre avec ce nouveau transporteur aux mêmes problèmes que ceux rencontrés précédemment avec les autres

about the act. Would it be subject to the act? Should we make this a recommendation, as a committee?

Ms Adams: Out of the 900 complaints against Air Canada filed in the last five years, about half were aimed at regional carriers. This bears witness to the importance Canadians attach to service in their language. If Air Canada acquires Canadian International, since the latter is not subject to the act at the present time, there is an even greater risk of erosion of linguistic rights or bilingual services. This is not only speculation. The past has shown this is a real concern.

Parliamentary committees of the House and the Senate on transport and communication should seize the opportunity of a new bill to clarify this aspect so as not to rely on courts to decide what is best for citizens. We would like these decisions to be made by MPs and senators rather than by the courts.

Senator Roberge: Is your position that the Official Languages Act should apply if Canadian International becomes owned by Air Canada?

Ms Adams: We want Air Canada, as well as regional affiliates, such as Air Ontario and Air Nova and all carriers under contract, to be subject to the provisions of the Official Languages Act.

[English]

Senator Forrestall: It may be your second appearance before a committee of Parliament, but it is our first visit with you. We welcome you.

I have four or five questions along the lines of the questions by the chair and my colleague. You suggest that we will require new legislation because, you say, the changes will be so significant that they should not, or cannot be dealt with by way of amendments to the existing act.

Ms Adam: Last week we did think that a new act might be forthcoming. However, I am not knowledgeable enough about whether a new act would be necessary. I do think that the Senate should report, because some decisions should be made concerning the transport industry in Canada. Some recommendations should be made so that we can resolve this ambiguity respecting the application of the Official Languages Act to this national carrier and its regional carriers. You have the opportunity to do that now.

Senator Forrestall: You are looking at it fairly broadly. Do you want a new act?

Ms Adam: I am not sure what the question is.

Senator Forrestall: I am suggesting that you want an act that will not necessarily look, sound or be different, in fact. You use the words "anomalies" and "exclusions", and you reference all of the matters that we could not have foreseen either in the drafting or the early years of the Official Languages Act that are now

transporteurs affiliés à Air Canada? Dans votre texte, à la page 4, vous parlez de spéculations, mais à la page 7, vous parlez de la loi. Devra-t-il se soumettre à la loi? Et en tant que comité, devrions-nous en faire une recommandation?

Mme Adams: Sur les 900 plaintes déposées contre Air Canada depuis cinq ans, près de la moitié concernent les transporteurs aériens régionaux. Cela démontre l'importance que les Canadiens accordent à être servis dans la langue de leur choix. Dans l'éventualité où Air Canada acquiert Canadien International, si cette dernière n'est pas assujettie à la loi à l'heure actuelle, le risque d'une érosion encore plus grande des droits linguistiques ou des services bilingues est réel. Ce n'est pas seulement de la spéculation. Le passé nous a illustré cela.

Les comités parlementaires de la Chambre des communes et du Sénat sur les transports et les communications se doivent de profiter du dépôt du nouveau projet de loi pour clarifier cette ambiguïté de sorte qu'on ne laisse pas aux tribunaux le soin de décider ce qui est mieux pour les citoyens. On voudrait que ce soit nos élus et le Sénat qui prennent ces décisions plutôt que les tribunaux.

Le sénateur Roberge: Proposez-vous que la Loi sur les langues officielles s'applique si Canadien International devient propriété d'Air Canada?

Mme Adams: Nous voulons qu'Air Canada, que tous les transports régionaux affiliés comme Air Ontario et Air Nova, par exemple, et que tous les transporteurs conventionnés soient assujettis aux dispositions de la Loi sur les langues officielles.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: C'est peut-être votre deuxième comparution devant un comité parlementaire, mais c'est votre première chez nous. Soyez la bienvenue.

J'ai quatre ou cinq questions, dans le même ordre d'idées que celles de la présidente et de mon collègue. Vous donnez à entendre qu'il faudra une nouvelle loi parce que, dites-vous, les changements seront si importants qu'il ne suffira pas de modifier la loi actuelle.

Mme Adam: La semaine dernière, nous pensions qu'une nouvelle loi était imminente. Toutefois, je ne suis pas assez experte pour savoir si une nouvelle loi sera nécessaire. Je pense que le Sénat devrait présenter un rapport, car des décisions s'imposent concernant le secteur du transport au Canada. Certaines recommandations sont nécessaires afin que nous puissions lever cette ambiguïté concernant l'application de la Loi sur les langues officielles à ce transporteur national et ses filiales régionales. Vous avez là une occasion de le faire.

Le sénateur Forrestall: Vous regardez les choses d'assez haut. Voulez-vous une nouvelle loi?

Mme Adam: Je ne sais pas trop quelle est votre question.

Le sénateur Forrestall: J'ai l'impression que vous souhaitez une loi qui ne sera pas nécessairement très différente. Vous employez les termes «anomalies» et «exclusions» et vous évoquez toutes ces choses que nous ne pouvions pas prévoir au moment de la rédaction de la Loi sur les langues officielles ou dans les

becoming quite clear as being impediments to a good, working Canadian act.

Have you already attached a level of importance to these anomalies that would lead you to believe that tinkering with the existing legislation would not be good enough? Should we, perhaps, draft new legislation?

Ms Adam: As a university professor, I learned that we should always leave it to the experts on legislation to decide whether a new act or an amendment to the existing act is needed. I would leave it to the experts.

Senator Forrestall: You are not an academic now.

Ms Adam: It remains a principle I would like to follow in this case. I will leave it to the experts to decide whether we need a new act on an amendment to the existing legislation. Personally, I think that the outcomes are important.

In the end, Canadians should be served in the official language of their choice on Air Canada and its regional carriers, and whoever acts on their behalf.

Senator Forrestall: Do you have comparable numbers? You suggested that about 50 per cent of the total number of complaints coming across your desk emanate from passengers on Air Canada as a result of its action or failure to act, or do they emanate from passengers on the regional subsidiaries?

Ms Adam: Half of the complaints concern Air Canada itself, and half pertain to the regional carriers.

Senator Forrestall: That is high, is it not?

Ms Adam: It is high.

Senator Forrestall: Is there anything deliberate about it, or is it just carelessness? Is there something systemic about the nature of the complaints?

Ms Adam: They vary considerably. They can vary from signage to the lack of an active offer to provide service in both languages. The complaint could be about a complete lack of services in some instances. They also relate to the law as it deals with the language of work, especially those complaints related to Air Canada.

I could provide you with tables in this regard, because we do have that information. If the committee would find it of interest, it would be a pleasure for me to provide it to you. I could quote statistics, but you might prefer having our tables.

The Chairman: Perhaps you could send them to the clerk of the committee, and that information will be distributed to the members.

Ms Adam: We will gladly do that.

Senator Forrestall: Canadian and other airlines are excluded because they are private corporations and the government believed it did not have the authority in this regard. However, I believe that, no matter what David Collenette or anyone else may suggest, Air Canada is a private organization. In any new act, or in any amendments to the existing legislation, can you be certain that the authority to deal with the private sector will be sufficiently strong

premières années et qui s'avèrent aujourd'hui des obstacles à son bon fonctionnement.

Attachez-vous un tel niveau d'importance à ces anomalies que vous estimez qu'il ne suffit pas de remanier la loi existante. Faudrait-il, peut-être, rédiger une loi nouvelle?

Mme Adam: En tant que professeur d'université, j'ai appris qu'il faut toujours laisser les experts juristes décider s'il faut une nouvelle ou une modification de la loi existante. Je m'en remets aux experts.

Le sénateur Forrestall: Vous n'êtes plus professeur d'université.

Mme Adam: Cela reste un principe que j'aimerais suivre dans ce cas. Je m'en remets aux experts pour décider s'il faut une nouvelle loi ou une modification de la loi existante. Pour moi, ce sont les résultats qui comptent.

En fin de compte, les Canadiens devraient être servis dans la langues officielles de leur choix sur Air Canada et ses transporteurs régionaux, et toute autre société agissant pour son compte.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous une ventilation des chiffres? Vous dites qu'environ 50 p. 100 du nombre total des plaintes que vous recevez émanent de voyageurs sur Air Canada, ou bien s'agit-il de passagers des filiales régionales?

Mme Adam: La moitié des plaintes concernent Air Canada elle-même et l'autre moitié les transporteurs régionaux.

Le sénateur Forrestall: C'est beaucoup, n'est-ce pas?

Mme Adam: Oui.

Le sénateur Forrestall: Est-ce là une politique délibérée, ou est-ce simplement du laisser-aller? Y a-t-il quelque chose de systémique dans les motifs de ces plaintes?

Mme Adam: Elles varient considérablement. Elles vont de l'affichage jusqu'à l'absence d'offre active d'offrir le service dans les deux langues. Dans certains cas, la doléance porte sur le manque total de services. Elle porte également sur la langue de travail, surtout dans le cas des plaintes visant Air Canada.

Je pourrais vous remettre des tableaux à ce sujet, car nous avons ces statistiques. Si cela intéresse le comité, je me ferai un plaisir de vous les transmettre. Je pourrais vous envoyer les chiffres directement, mais vous préférerez peut-être nos tableaux.

La présidente: Pourriez-vous les faire parvenir au greffier du comité, qui fera suivre aux membres?

Mme Adam: Avec plaisir.

Le sénateur Forrestall: Canadien et d'autres compagnies aériennes sont exclues parce que ce sont des sociétés privées et que le gouvernement estimait ne pas avoir le pouvoir de les assujettir. Mais il me semble, quoi qu'en dise David Collenette ou quiconque d'autre, qu'Air Canada est une société privée. Êtes-vous certaine que le gouvernement possède des pouvoirs suffisants pour assujettir le secteur privé à cette nouvelle loi ou à

to include that sector? If you were to rework the existing legislation, how do you believe it would affect Canadian Airlines International? They are a fairly good corporate citizen and they offer as much service as they possibly can in both languages — at least, that has been my experience when I have flown on Delta Airlines. What about the rest of the Canadian world as we know it, places where there are significant Canadian industrial bases? The trains have not been privatized. Should providing service in both official languages be a condition of entry for any new entries into general aviation in Canada?

Ms Adam: Are you asking me to speculate now?

Senator Forrestall: I am just asking you whether you have an opinion.

Ms Adam: I have a view. I represent VIA. Offering services in both official languages — that is, being bilingual — goes hand in hand with good business. It provides a service to Canadians. If you offer services in both official languages, you are reaching out to 98 per cent of all Canadians. That is fairly good when you consider that only about 2 per cent of your population may not be served because they neither understand nor speak either language. Practising these two languages makes good business sense.

If Air Canada were to take over Canadian Airlines — and, again, I am not here to speculate on what will happen — or, if the two airlines were to be amalgamated, we would not be starting from scratch. Canadian offers some services in both official languages and it is subject to the regulation of ground services; that is, it offers ground services in both official languages. It would not be starting from zero.

Senator Forrestall: I wish you luck in your new work. I would assure you that you have our unqualified support. I am certain you will have to bite a couple of tough bullets.

Ms Adam: I need your support.

Senator Forrestall: You have it. I hope you also have government's support.

[Translation]

Senator Poulin: I add my congratulations to those of my colleagues. Your appointment made all of your fellow citizens from Ontario very proud: it was the first time that we had an Official Languages Commissioner from Ontario.

We are very happy to have you here today for several reasons. First, your appearance is very relevant since an industry as important as the Canadian airline industry is undergoing a restructuring for a whole range of reasons you already know. Secondly, you take nothing for granted. Even if our country can boast about providing services in both official languages and the spirit of the legislation is being complied with more often than not — we are glad to see you are watchful and ready to get to work. Thirdly, this gives us an opportunity to have you here sooner rather than later.

My first question is on a point of clarification and a follow-up to that of Senator Forrestall. I read in your brief that 15 per cent of

cette loi remaniée? Si vous deviez remanier la loi actuelle, de quelle manière cela s'appliquerait-il à Canadien International? La société se montre relativement bonne citoyenne et offre autant de services que possible dans les deux langues — du moins, c'est ce que j'ai constaté en volant sur Delta Airlines. Qu'en est-il du restant du monde canadien tel que nous le connaissons, les principales industries canadiennes? Les trains n'ont pas été privatisés. Est-ce que le service dans les deux langues officielles devrait être une condition d'entrée pour tout nouveau venu dans le secteur de l'aviation générale au Canada?

Mme Adam: Me demandez-vous de spéculer?

Le sénateur Forrestall: Je demande simplement si vous avez une opinion.

Mme Adam: J'en ai une. Je représente VIA. Offrir le service dans les deux langues officielles — c'est-à-dire être bilingue — va de pair avec les bonnes affaires. Il s'agit de fournir un service aux Canadiens. Si vous offrez le service dans les deux langues officielles, vous joignez 98 p. 100 de tous les Canadiens. C'est pas mal si vous considérez que seul 2 p. 100 de la population ne pourront être servis parce qu'ils ne parlent aucune des deux langues. La pratique de ces deux langues est une bonne affaire.

Si Air Canada devait acquérir Canadien — et encore une fois il ne m'appartient pas de spéculer sur l'avenir — ou si les deux compagnies devaient fusionner, nous ne partirions pas de zéro. Canadien offre quelques services dans les deux langues officielles et est assujéti à la réglementation sur les services au sol; autrement dit, elle offre les services au sol dans les deux langues officielles. Elle ne partirait pas de zéro.

Le sénateur Forrestall: Je vous souhaite bonne chance dans vos nouvelles fonctions. Je vous assure de mon soutien sans partage. Je suis sûr que vous aurez quelques batailles en perspective.

Mme Adam: J'ai besoin de votre soutien.

Le sénateur Forrestall: Vous l'avez. J'espère que vous avez aussi celui du gouvernement.

[Français]

Le sénateur Poulin: J'ajoute mes félicitations à celles de mes collègues. Au moment de votre nomination, une profonde fierté a rejailli sur tous vos compatriotes en Ontario: c'était la première fois que nous avions une commissaire aux langues officielles originaire de l'Ontario.

Nous sommes touchés par votre présence aujourd'hui pour plusieurs raisons: premièrement, elle est pertinente, étant donné qu'une industrie aussi importante que celle du transport aérien au Canada est en réorganisation à cause d'une foule de circonstances que vous connaissez déjà. Deuxièmement, vous ne prenez rien pour acquis. Même si notre pays a pu se vanter d'offrir des services dans les deux langues officielles — l'esprit de la loi étant plus souvent respecté qu'autrement — nous constatons que vous êtes aux aguets et déjà à l'oeuvre. Troisièmement, vous avez l'occasion d'être entendue plus tôt que plus tard.

Ma première question en est une de clarification suite à celle du sénateur Forrestall. Dans votre texte, j'ai lu que 15 p. 100 des

complaints received relate to air transportation. But a while ago you mentioned 50 per cent. Could you clarify this discrepancy?

Ms Adam: Fifteen percent deal with air transportation but out of these 15 per cent, 50 per cent are against Air Canada and 50 per cent against regional carriers. This is a breakdown of those 15 per cent of all complaints.

Senator Poulin: Could you explain briefly the process followed by the Commissioner's Office when you receive a complaint?

Ms Adam: If I may, I would ask the expert, Mr. Robichaud, Director General of Investigations, to give a brief answer.

Mr. Michel Robichaud, Director General, Investigations Branch, Office of the Commissioner of Official Languages: A complaint can be made over the phone, in writing or over the Internet. Upon reception, we have a process whereby we determine its admissibility. If it is admissible, i.e. if it falls under the Official Languages Act, we investigate. The investigation can deal with Part IV or V of the Act, depending on the nature of the complaint, as the Commissioner mentioned. Once the investigation is complete, we submit a draft report to the subject institution for comment and a copy of this draft is sent to the complainant for his own comments. Upon receipt of these comments, we finalize the report and we follow up on the recommendations, if any, allowing time to implement the recommendations. In essence, this is the process we follow to deal with a complaint.

Senator Poulin: What happens with complaints that do not exactly come under the umbrella of the Official Languages Act? For example, you mentioned earlier that Canadian International is not a national carrier subject to the Official Languages Act. What do you do when you receive complaints regarding a national carrier such as Canadian International?

Mr. Robichaud: Very often we refer them unofficially to the interested party in order to inform them that we have received a complaint, but we cannot take action since we do not have jurisdiction.

[English]

Senator Poulin: In your presentation, are you recommending that, in our report, we extend the jurisdiction of the law?

Ms Adam: When Air Canada was privatized, under the act, all the dispositions were to be made in conformity with the Official Languages Act. The question is: If Air Canada uses other carriers to do its work, do those carriers, which are 100 per cent owned by Air Canada, also have the linguistic obligation as defined by the Official Languages Act? The commissioner's position is that they do, but Air Canada's position, as it stands now, is that they do not. This issue is before the Federal Court. We are asking: when Air Canada was privatized, what was the intent of the legislation? At the time, it was quite evident that we expected Air Canada — whatever form or means it would decide upon for business

plaintes reçues touchaient le transport aérien. Vous avez dit tantôt 50 p. 100. Est-ce que vous pourriez clarifier ce sujet?

Mme Adam: Quinze pour cent touchent le transport aérien mais de ces 15 p. 100, 50 p. 100 concernent Air Canada et 50 p. 100 les transporteurs régionaux. On divise ces 15 p. 100 de nos plaintes.

Le sénateur Poulin: Pourriez-vous expliquer brièvement le processus suivi au Commissariat des langues officielles lorsque vous recevez une plainte?

Mme Adam: Si vous me le permettez, je vais demander à la personne qui connaît mieux ce sujet, M. Robichaud, directeur général des enquêtes, de vous répondre assez brièvement.

M. Michel Robichaud, directeur général des enquêtes, Direction générale des enquêtes, Bureau du Commissariat aux langues officielles: Une plainte peut être reçue par téléphone, par écrit et par Internet. Nous avons un processus, dès la réception, d'analyse de sa recevabilité. Lorsque nous avons déterminé la recevabilité de la plainte, à savoir qu'elle s'applique à la Loi sur les langues officielles, nous faisons enquête. L'enquête peut porter sur la partie IV ou V de la loi selon la nature de la plainte déposée, comme le disait madame la commissaire. Une fois l'enquête terminée, un rapport est présenté à l'intention de l'institution concernée sous forme d'ébauche afin de recevoir un commentaire et une copie de ce rapport est envoyée au plaignant pour obtenir ses propres commentaires. On termine le rapport à la suite de ces commentaires et on donne un suivi aux recommandations, s'il y a lieu, selon le temps voulu pour mettre en vigueur la recommandation. C'est un peu le processus du déroulement du traitement d'une plainte.

Le sénateur Poulin: Qu'est-ce qui arrive aux plaintes qui ne tombent pas exactement sous le parapluie de la Loi sur les langues officielles? Par exemple, vous avez mentionné tantôt que Canadien International n'était pas un transporteur national soumis à la Loi sur les langues officielles. Quand vous recevez des plaintes concernant un transporteur aérien national comme Canadien International, que faites-vous?

M. Robichaud: Dans de nombreux cas, nous les référons officieusement aux institutions concernées afin qu'elles puissent être informées du fait que nous avons reçu une plainte mais que nous ne pouvons pas agir étant donné qu'elle ne tombe pas sous notre juridiction.

[Traduction]

Le sénateur Poulin: Dans votre mémoire, recommandez-vous que nous élargissions la portée de la loi?

Mme Adam: Lorsque Air Canada a été privatisée, toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles s'appliquaient à elle. La question est celle-ci: si Air Canada passe par d'autres transporteurs pour faire son travail, ces autres transporteurs qui sont des filiales à 100 p. 100 d'Air Canada, ont-ils également les obligations linguistiques spécifiées par la Loi sur les langues officielles? La position du commissaire est que c'est bien le cas, mais celle d'Air Canada, actuellement, veut le contraire. L'affaire est en instance de jugement à la Cour fédérale. Nous demandons: quel était le but de la loi au moment de la privatisation d'Air Canada? Il est assez évident qu'à l'époque nous comptons

purposes — to serve the Canadian public in both official languages. This is what we continue to think and we hope that you will share our views on this and take this opportunity to clarify this matter now.

Senator Poulin: You mentioned earlier that the Minister of Transport, Mr. David Collenette, had already made a public commitment regarding official languages. You are correct. When he appeared before this committee, he gave us the vision of this government for the reorganization of the industry, namely, that we enter the 21st century with a safe and healthy Canadian airline industry, one that is owned and controlled by Canadians. This industry serves all parts of Canada at fair prices and is capable of competing with the biggest and best airlines in the world. He also added that the government will ensure that the Official Languages Act continues to apply in the case of Air Canada or any future dominant carrier, and that the act is effectively implemented.

Are you recommending that it continue to apply not only to the dominant carrier but also to any regional carriers?

Ms Adam: Yes. It is implicit that it applies to the dominant carrier, but it is not explicit. We want it to be explicit so that everyone understands. Perhaps Mr. Collenette included “dominant carrier”, but we want to make sure.

Senator Poulin: If the dominant airline and the regional airlines are included, I take it that does not prevent certain airlines from adding a third language to public announcements, depending on the language of many of the clients who are travelling with that airline.

Ms Adam: Definitely not. The act applies to both official languages, but for business it is certainly better to have a third language.

Senator LeBreton: On page 2 of your presentation, you state that you are “...already very concerned by the negative effects of recent government changes on maintaining and respecting linguistic rights...” and so on. You then referred to a Treasury Board study and told us that the study confirmed your observations, namely, that “...the approach adopted by federal authorities has contributed to a subtle but cumulative erosion in linguistic rights.” Can you give me an example of what you mean by “cumulative erosion”?

Ms Adam: I can give you a few examples. As you know, government went through a period of budget cuts. This government tried to reduce the public expense in order to balance the budget. However, through that process of trying to balance our books, the official language programs began to show signs of erosion. For example, manpower training was affected. This has been documented in our reports. As they privatized some of their services or devolved them to provincial responsibility, the government recognized that they had not necessarily provided safeguards to ensure that there was, for example, a linguistic

qu’Air Canada — quelles que soient les modalités de son exploitation — serve le public canadien dans les deux langues officielles. C’est ce que nous continuons de penser et nous espérons que vous partagerez notre point de vue et saisissez cette occasion pour clarifier cette question maintenant.

Le sénateur Poulin: Vous avez mentionné que le ministre des Transports, M. David Collenette, a déjà pris un engagement public en matière de langues officielles. Vous avez raison. Lorsqu’il a comparu devant nous, il nous a fait part de la décision de ce gouvernement pour la restructuration de cette industrie, à savoir que nous abordions le XXI^e siècle avec une industrie aérienne canadienne sûre et viable, sous propriété et contrôle canadiens. Cette industrie desservirait toutes les parties du Canada à des prix équitables et serait capable de soutenir la concurrence des compagnies aériennes les plus grandes et les meilleures du monde. Il a ajouté que le gouvernement veillerait que la Loi sur les langues officielles continue à s’appliquer à Air Canada ou à tout transporteur dominant futur et que la loi soit effectivement respectée.

Recommandez-vous que la loi continue de s’appliquer non seulement au transporteur dominant, mais aussi à tous les transporteurs régionaux?

Mme Adam: Oui. Il est implicite qu’elle s’applique au transporteur dominant, mais ce n’est pas dit explicitement. Nous voulons que ce soit explicite pour que tout le monde comprenne bien. Peut-être M. Collenette a-t-il englobé dans sa définition le «transporteur dominant», mais nous voulons que ce soit dit clairement.

Le sénateur Poulin: Si la compagnie dominante et les transporteurs régionaux sont englobés, je suppose que cela n’empêche pas certaines compagnies aériennes de faire les annonces publiques dans une troisième langue, selon la composition de la clientèle.

Mme Adam: Absolument pas. La loi s’applique aux deux langues officielles, mais aux fins commerciales il peut être préférable d’avoir une troisième langue.

Le sénateur LeBreton: À la page 2 de votre mémoire vous écrivez que vous êtes «déjà très préoccupée par les effets néfastes des transformations gouvernementales effectuées ces dernières années sur le maintien et le respect des droits linguistiques...», et cetera. Vous parlez ensuite d’une analyse du Conseil du Trésor qui confirme vos observations, à savoir que «l’approche adoptée par les autorités fédérales a contribué à une érosion subtile mais cumulative des droits linguistiques». Pourriez-vous me donner un exemple de cette «érosion cumulative»?

Mme Adam: Je peux vous donner plusieurs exemples. Comme vous le savez, le gouvernement a traversé une période d’austérité. Le gouvernement a cherché à réduire les dépenses publiques pour équilibrer le budget. Toutefois, ce faisant, le programme des langues officielles a commencé à présenter des signes d’érosion. Par exemple, la formation professionnelle a été touchée. Nos rapports en témoignent. Avec la privatisation de certains services ou leur dévolution aux provinces, le gouvernement a admis ne pas avoir demandé des garanties suffisantes en prévoyant, par exemple, une clause linguistique dans les contrats passés avec une

clause provided for in the contracting to a third party to ensure that services would be provided in both official languages. Since it was neither contained in the contract nor clearly specified — and, often some of the provinces or the third party did not have the experience of providing services in both official languages — services that had existed when the federal government was in charge were no longer guaranteed under that specific contract.

Senator LeBreton: On the first page of your submission, you refer to the objectives of the act, one of which is to promote the equality of English and French whenever or wherever there is significant demand. In your testimony today, you spoke about Air Canada being privatized in 1998 and the protection of the Official Languages Act at that time. You are now talking about extending that beyond the dominant carrier and applying this to all the regional carriers. You specifically mentioned those that are 100 per cent owned by Air Canada. Many of the regional carriers are not 100 per cent owned by Air Canada or Canadian Airlines. I am not so sure this is doable when you are talking about a privatized industry. We all have good intentions, but we are talking about more competition and more choices for consumers. How can we possibly make this applicable to regional carriers?

Ms Adam: First, Air Canada is now a private corporation. When it was created, it was subjected to all the provisions of the Official Languages Act. Although we do receive complaints, they do a fairly good job. It is doable.

Second, the understanding is that Air Canada is subjected to the Official Languages Act. If it uses other parties, article 25 of the act states that those parties acting on behalf of an institution such as Air Canada have a responsibility to offer services in both official languages. That is already covered. We are asking that they implement what they agreed to initially, namely, to serve the Canadian public in both official languages, as defined by the Official Languages Act. If the airline uses the smaller airplanes of regional carriers because it makes more sense financially, that is fine, but the provisions of the act should apply. That is my message. We now have a chance to clarify that, either with legislation or with an amendment that clearly sets this out.

Senator LeBreton: I certainly support the Official Languages Act, but I am trying to envisage a situation where there is one dominant carrier and a regional carrier that would cover east, west, north and south. Is this a reasonable assumption?

You qualified your remarks by saying “wherever there is a significant demand.” In every province of this country there would be some demand for both official languages. I wonder whether this is something that is not possible.

Ms Adam: You are probably rightly concerned. There are already many carriers in Canada, and the regulations are very complex. For example, if a carrier has 20 seats or less, it is not subject to the Official Languages Act. The regulations provide for some flexibility. Also, many private carriers that are not under Air Canada are not subject to the act.

tierce partie, de façon à garantir que les services soient offerts dans les deux langues officielles. Puisque ce n'était pas clairement spécifié dans les contrats et que, souvent, certaines des provinces ou la tierce partie n'avait pas l'expérience de la fourniture des services dans les deux langues officielles, des services bilingues qui existaient lorsque le gouvernement fédéral les fournissait, n'étaient plus garantis sous le régime de ces contrats.

Le sénateur LeBreton: À la première page de votre mémoire vous dites que l'un des objectifs de la loi est de promouvoir l'égalité de statut du français et de l'anglais là où il y a une demande importante. Vous avez parlé ensuite de la privatisation d'Air Canada en 1988 et de la protection fournie à l'époque par la Loi sur les langues officielles. Vous parlez maintenant d'appliquer cela à tous les transporteurs régionaux, au-delà du transporteur dominant. Vous avez spécifiquement mentionné les filiales à 100 p. 100 d'Air Canada. Mais nombre des transporteurs régionaux ne sont pas des filiales à 100 p. 100 d'Air Canada ou de Canadien. Je ne suis pas sûre que ce soit faisable, s'agissant d'une industrie privatisée. Nous avons tous de bonnes intentions, mais nous voulons plus de concurrence et plus de choix pour le consommateur. Comment pourrions-nous rendre cela applicable aux transporteurs régionaux?

Mme Adam: Premièrement, Air Canada est aujourd'hui une société privée. Lorsqu'elle a été créée, elle a été assujettie à toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles. Bien que nous recevions des plaintes, elle fait un assez bon travail. C'est faisable.

Deuxièmement, tout le monde admet qu'Air Canada est assujetti à la Loi sur les langues officielles. Si elle recourt à des tiers, l'article 25 de la loi dit que ces tiers agissant au nom d'un organisme tel qu'Air Canada sont tenus d'offrir les services dans les deux langues officielles. C'est déjà prévu. Nous demandons que la compagnie fasse ce qu'elle a promis initialement, à savoir servir le public canadien dans les deux langues officielles, selon la définition de la Loi sur les langues officielles. Si la compagnie utilise les appareils plus petits de transporteurs régionaux parce que cela est financièrement plus rationnel, très bien, mais les dispositions de la loi devraient être respectées. Voilà mon message. Nous avons maintenant l'occasion de le spécifier, soit dans une loi nouvelle soit dans une modification de la loi actuelle.

Le sénateur LeBreton: Je suis certainement en faveur de la Loi sur les langues officielles, mais j'essaie d'imaginer une situation où il y a un transporteur dominant et un transporteur régional couvrant l'Est, l'Ouest, le Nord et le Sud. Est-ce envisageable?

Vous avez nuancé votre propos en disant «là où il y a une demande importante». Il y aura une certaine demande pour les deux langues officielles dans chacune des provinces du pays. Je me demande s'il n'y a pas là une impossibilité.

Mme Adam: Votre préoccupation est légitime. Il y a déjà quantité de compagnies aériennes au Canada et la réglementation est très complexe. Par exemple, si un transporteur a des avions de 20 places ou moins, il n'est pas assujetti à la Loi sur les langues officielles. Le règlement accorde une certaine flexibilité. Par ailleurs, nombre de transporteurs privés n'appartenant pas à Air Canada ne sont pas assujettis à la loi.

We are talking about the dominant carrier and its regional carriers. They currently fall under the Official Languages Act, but there are some exclusions. It is not as black and white as we would like it to be. I cannot tell you all the situations in which the act does not apply, but such examples do exist.

Senator Finestone: Welcome to the committee, Ms Adam. It is a pleasure to see you here.

First, when did the erosion of the application of the Official Languages Act take place? We know that section 10 of the Air Canada Public Participation Act provided for the application of the Official Languages Act.

Second, what has happened since 1997 that you still have not had a ruling from the Federal Court?

Ms Adam: Certain regional carriers are not owned entirely by Air Canada. Air Nova, Air B.C. and Air Ontario are all 100 per cent owned by Air Canada. Those carriers were created in the late 1980s and the 1990s. Air Canada did not recognize that its regional carriers were subject to the Official Languages Act, and that precipitated all kinds of complaints.

Senator Finestone: Are you saying that, as a result of privatization and lack of clarity in the transfer of the article and the obligations under the article, Air Canada found an escape clause? If they were subject to it but have not respected it, despite the very strong affirmation of Minister Colette that it is a defining characteristic of Canada, why has the Federal Court not responded?

Mr. Richard Tardif, Senior Legal Counsel and Director, Legal Services, Office of the Commissioner of Official Languages: The matter is still before the Federal Court. When the commissioner filed the reference in 1997, the corporation raised some procedural objections. They challenged the commissioner's right to file a reference. The decision of the trial division of the Federal Court of Canada was appealed, and now we are back to square one. We will be able to address the resolution of two questions before the court.

First, since Air Canada owns 100 per cent of those regional carriers, we would like to know whether they are subject to the Official Languages Act as a whole. Second, if the conclusion of the court is that they are not subject to the act, we would ask the court to determine if, under section 25, those regional carriers are acting on behalf of the corporation. The matter is still before the Federal Court at this time.

Senator Finestone: Did you take comfort from the proposal of the president of Air Canada to take over the national carrier responsibility?

Ms Adam: I would need more information on what he means by "responsibility". Are you referring to the Official Languages Act?

Senator Finestone: Yes.

Ms Adam: If he were taking over, I would like assurances that he would feel comfortable with the clause that we suggested in

Nous parlons du transporteur dominant et de ses filiales régionales. Ces dernières sont actuellement couvertes par la Loi sur les langues officielles, mais il y a quelques exclusions. Ce n'est pas aussi clair que je l'aimerais. Je ne peux répertorier toutes les situations où la loi ne s'applique pas, mais elles existent.

Le sénateur Finestone: Je vous souhaite la bienvenue à ce comité, madame Adam. C'est un plaisir de vous voir parmi nous.

Premièrement, quand cette érosion de l'application de la Loi sur les langues officielles est-elle intervenue? Nous savons que l'article 10 de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada stipulait que la Loi sur les langues officielles était applicable.

Deuxièmement, que s'est-il passé depuis 1997 pour que vous n'ayez toujours pas de décision de la Cour fédérale?

Mme Adam: Certains transporteurs régionaux n'appartiennent pas à Air Canada. Air Nova, Air B.C. et Air Ontario sont des filiales à 100 p. 100 d'Air Canada. Ces compagnies ont été créées à la fin des années 80 et au cours des années 90. Air Canada n'a pas admis que ses transporteurs régionaux étaient assujettis à la Loi sur les langues officielles, et cela a déclenché toutes sortes de plaintes.

Le sénateur Finestone: Dites-vous que, suite à la privatisation et au manque de clarté de cet article et des obligations qu'il impose, Air Canada a trouvé un échappatoire? Si elle était assujettie mais n'a pas respecté ses obligations, en dépit de l'affirmation du ministre Collenette disant que la loi est une caractéristique intrinsèque du Canada, pourquoi la Cour fédérale n'a-t-elle pas réagi?

M. Richard Tardif, conseiller juridique principal et directeur des Services juridiques, Bureau du Commissaire aux langues officielles: L'affaire est toujours en instance de jugement à la Cour fédérale. Lorsque le commissaire a déposé le recours en 1997, la société a élevé quelques objections procédurales. Elle a contesté le droit de la commission d'intenter le recours. Elle a interjeté appel contre le jugement de la Division de première instance de la Cour fédérale du Canada, et nous sommes revenus à la case départ. La Cour devra trancher la question.

Premièrement, puisque Air Canada détient à 100 p. 100 ses transporteurs régionaux, nous demandons si ces derniers sont assujettis à l'intégralité de la Loi sur les langues officielles. Deuxièmement, si la Cour statue que tel n'est pas le cas, nous demandons de déterminer si ces transporteurs régionaux agissent pour le compte de la société aux termes de l'article 25. L'affaire est toujours en instance de jugement à la Cour fédérale.

Le sénateur Finestone: Avez-vous été rassuré par la proposition du président d'Air Canada d'assumer la responsabilité de transporteur national?

Mme Adam: Il faudrait que je sache ce qu'il entend par «responsabilité». Parlez-vous de la Loi sur les langues officielles?

Le sénateur Finestone: Oui.

Mme Adam: S'il prenait le contrôle, j'aimerais l'assurance qu'il accepte la disposition que nous prônons dans notre mémoire,

our presentation; that is, that all regional carriers also be subject to the act.

Senator Finestone: We will certainly ask that question of the representatives of Air Canada when they appear before us. I find it strange that they were able to escape that clause. I thought it was quite clear.

In your recommendations to the Government of Canada regarding the restructuring of the airline industry you say that the Official Languages Act should apply to the new corporation: "Without restricting the generality of the preceding, with regard to communications with and services to the public, where there is a significant demand..." Why did you not use the term, "where numbers warrant"? That term has a lot of legal history. Why did your legal department use other language?

Ms Adam: I believe that the term "significant demand" is currently in the regulations.

Senator Finestone: Can you tell me what it means?

Mr. Tardif: The expression "where numbers warrant" is used in section 23 of the Charter dealing with the right to education in the language of the minority. The expression "significant demand" is found in section 20 of the Charter dealing with service to the public. It is also found in Part IV of the Official Languages Act. In fact, section 32 of the act defines circumstances where there would be a significant demand. There is no definition of the notion in the Official Languages Act, but the Treasury Board regulations define circumstances where there will be significant demand. For example, there will be significant demand on certain routes. Also, airports that have 1 million passengers are significant-demand airports.

Senator Finestone: I have travelled via First Air to the North. That airline provides service in three languages, which certainly addresses the Canadian reality.

Senator Fairbairn: My questions are an extension of those of both Senator Finestone and Senator LeBreton. I come from a small city in Alberta, although in Alberta it is not a small city. Lethbridge is the third largest city in Alberta.

The prospect of change and mergers in the airlines is cause for anxiety in parts of this country, particularly in parts of the West and probably in the North where the distances are enormous and the communities are small. There is great anxiety with regard to what level of service will be provided in the future.

I would appreciate seeing a document that defines the term, "significant demand". I am referring not just to Air Canada but also to Canadian Airlines, and any others which may enter the competition to serve smaller centres through contracts with smaller airline companies using small planes. With regard to bilingual services within the aircraft, for example the taped announcement, some of these aircraft are so small, the co-pilot will explain aircraft procedures upon take-off.

autrement dit que tous les transporteurs régionaux soient également assujettis à la loi.

Le sénateur Finestone: Nous poserons certainement cette question aux représentants d'Air Canada lorsqu'ils comparaitront. Je trouve étrange qu'ils aient réussi à contourner cette disposition. Elle me paraissait assez claire.

Dans vos recommandations au gouvernement du Canada concernant la restructuration des transports aériens, vous dites que la Loi sur les langues officielles devrait s'appliquer à la nouvelle société: «Sans restreindre la généralité de ce qui précède, en ce qui concerne les communications avec le public et la prestation des services... là où il existe une demande importante...» Pourquoi n'avez-vous pas employé l'expression «lorsque le nombre le justifie»? Cette expression a une longue histoire juridique. Pourquoi votre service juridique a-t-il utilisé l'autre expression?

Mme Adam: Je crois savoir que l'expression «demande importante» figure actuellement dans le règlement.

Le sénateur Finestone: Pouvez-vous me dire ce qu'elle signifie?

M. Tardif: L'expression «lorsque le nombre le justifie» figure dans l'article 23 de la Charte qui traite du droit à l'instruction dans la langue de la minorité. L'expression «demande importante» se rencontre dans l'article 20 de la Charte relatif aux services au public. Il figure également dans la partie IV de la Loi sur les langues officielles. De fait, l'article 32 de cette loi définit les circonstances dans lesquelles la demande sera réputée importante. Il n'y a pas de définition de la notion dans la Loi sur les langues officielles, mais le règlement du Conseil du Trésor définit les circonstances où la demande sera jugée importante. Par exemple, il y a demande importante sur certaines lignes. En outre, les aéroports recevant plus de un million de passagers sont des aéroports à demande importante.

Le sénateur Finestone: J'ai utilisé First Air pour me rendre dans le Nord. La compagnie assure le service dans trois langues, ce qui est certainement adapté à la réalité canadienne.

Le sénateur Fairbairn: Mes questions font suite à celles tant du sénateur Finestone que du sénateur LeBreton. Je viens d'une petite ville en Alberta, bien qu'elle ne soit pas petite selon les normes de l'Alberta. Lethbridge est la troisième ville de l'Alberta.

La perspective d'un changement et de fusions entre compagnies aériennes est source d'anxiété dans certaines régions du pays, particulièrement dans l'Ouest et le Nord où les distances sont énormes et les localités petites. Il règne une grande inquiétude quant au niveau de service qui sera fourni à l'avenir.

J'apprécierais de voir un document définissant le terme «demande importante». Je ne parle pas seulement d'Air Canada, mais aussi de Lignes aériennes Canadien International et de quiconque pourrait offrir le service aux petits centres par le biais de contrats avec de petites compagnies utilisant de petits avions. En ce qui concerne les annonces bilingues dans l'appareil, par exemple l'annonce enregistrée, certains de ces avions sont tellement petits que le copilote vient lui-même expliquer les procédures avant le décollage.

How far does the definition of bilingual extend to smaller carriers and their capacity to provide services in small airports and in parts of the country where, as Senator Finestone said, the numbers may not warrant it? I would like to better understand the relationship between the numbers and at what point it becomes necessary to provide bilingual services.

Ms Adam: It is difficult to understand the complexity of the regulations governing the delivery of services in both official languages within the transportation sector and especially the airline industry. The Official Languages Act is only one act governing the delivery of services in both official languages in airports and in airplanes. However, there are other acts governing transportation issues, specifically the Aeronautics Act which governs the provision of safety regulations and on-board announcements. For safety reasons, there is other legislation pertaining to the provision of bilingual services for different types of aircraft.

We will send you a Treasury Board publication in which "significant demand" is defined. It may state, for example, that a minimum of 5,000 French-speaking or English-speaking people are required in a specified area before bilingual services must be provided.

Senator Fairbairn: That would be helpful. It is an important issue. Like so much else in our country which is so large, the implementation of services is always difficult. Any guidance you can give us as this mystery unfolds would be very helpful.

Senator Christensen: I am from the North where we have been served by Canadian Airlines since the early 1940s when Mr. McConachie created the company. This issue is of great concern to the people in the area I represent. If Air Canada were to purchase Canadian, as has been proposed, and set up a new low-cost airline, am I to understand that there is legislation which provides for that, although it needs to be strengthened?

Ms Adam: Are you talking about transportation services or services in both languages?

Senator Christensen: The provision of services in both languages.

Ms Adam: Our interpretation is that Air Canada, as the dominant carrier, has the obligation to offer services in both official languages.

Senator Christensen: If Air Canada sets up a low-cost airline to provide a different service, do you believe that the current legislation is appropriate?

Ms Adam: We must clarify that.

[Translation]

Senator Roberge: At the time of its privatization, Air Canada did not have 100 per cent ownership of the regional carriers. To what percentage of ownership should the Official Languages Act apply?

Ms Adam: I leave that to the legislators to decide. What is the purpose of the legislation? What is the spirit of the act? This strikes me as the important element. It is to give the Canadian public a service in both official languages. I know that 50 or 51 per cent ownership becomes an important issue. We should not

Dans quelle mesure la définition de service bilingue couvre-t-elle les petits transporteurs et les petits aéroports dans les régions du pays où, comme le sénateur Finestone l'a dit, le nombre ne le justifie peut-être pas? J'aimerais mieux comprendre la relation entre le nombre et le moment où il devient nécessaire de fournir des services bilingues.

Mme Adam: La réglementation régissant la fourniture de services dans les deux langues officielles dans le secteur des transports, et particulièrement des transports aériens, est très complexe. La Loi sur les langues officielles est la seule à régir la prestation de services dans les deux langues officielles dans les aéroports et les avions. Cependant, d'autres lois s'appliquent au transport, en particulier la Loi sur l'aéronautique qui couvre les règles de sécurité et les annonces à bord. D'autres lois s'appliquent à la fourniture de services bilingues dans les divers types d'avion, sous l'angle de la sécurité.

Nous vous ferons parvenir une publication du Conseil du Trésor dans laquelle la notion de «demande importante» est définie. Elle indique, par exemple, qu'il faut un minimum de 5 000 francophones ou anglophones dans une région spécifiée avant que des services bilingues doivent être offerts.

Le sénateur Fairbairn: Ce serait utile. C'est une question importante. Comme toujours dans un pays aussi vaste, la prestation de services est toujours difficile. Toute indication que vous pourriez nous donner sur ce mystère serait très utile.

Le sénateur Christensen: Je suis du Nord, région desservie par Lignes aériennes Canadien depuis le début des années 40, lorsque M. McConachie a fondé la société. Ce sujet intéresse de près le public dans la région que je représente. Si Air Canada devait racheter Canadien et créer une nouvelle compagnie aérienne à tarif réduit, est-il exact que la loi couvre cela, bien qu'elle doive être clarifiée.

Mme Adam: Parlez-vous là des seuils de transport ou du service dans les deux langues?

Le sénateur Christensen: La fourniture du service dans les deux langues.

Mme Adam: Notre interprétation est qu'Air Canada, en tant que transporteur dominant, a l'obligation d'offrir le service dans les deux langues officielles.

Le sénateur Christensen: Si Air Canada fonde une compagnie à tarif réduit, pour offrir un service de qualité différente, pensez-vous que la loi actuelle s'appliquera à celle-ci?

Mme Adam: C'est ce qu'il faut préciser.

[Français]

Le sénateur Roberge: Lors de leur privatisation, Air Canada n'était pas propriétaire à 100 p. 100 des transporteurs régionaux. À quel pourcentage de la Loi sur les langues officielles la propriété devrait-elle s'appliquer?

Mme Adam: Je laisse toujours aux législateurs le soin de le déterminer. Quel est l'objectif de la loi? Quel est l'esprit de la loi? Cela me paraît plus important. Il s'agit de donner au public canadien un service dans les deux langues officielles. Je sais que la propriété à 50 ou à 51 p. 100 devient une question importante.

lose sight of the fact that Canadian citizens want to be served in both official languages. The number of complaints we receive shows the great importance that Canadian travellers attach to this. This is different from a service provided at a counter. Canadians travel everywhere, which makes it even more important to ensure that the service is accessible on Canadian soil.

Senator Roberge: I fully agree with you. I asked the question because the legislation is unclear. Would you like to have something more substantive?

Ms Adam: We have discussed this in private to see if we should go beyond 50 per cent. If you think it would be useful to clarify the coverage of affiliate regional carriers, we can do so. We already mentioned third party carriers under contract. We have already started to identify or clarify the obligations of this dominant carrier.

Once we look at figures, it becomes very complex. We cannot anticipate all situations that might arise. Maybe this new bill will have to be amended formally in order to adapt to any situation that might arise in this industry in the future. We cannot anticipate all circumstances. We have tried in this proposed section to cover most situations. We would like the spirit of the act to prevail but we are mainly concerned with the Canadian public.

[English]

Senator Forrestall: What would happen in the event of cabotage as one of the ways of solving the competition problem? Would the act require any airline practising cabotage here in Canada to provide service in both official languages?

Ms Adam: There are already some obligations respecting cabotage. In terms of ground services at airports of significant demand, and there are about 10 in Canada, those airlines already have to offer a certain level of services in both official languages and, depending on the size of the aircraft and so on, certain safety regulations apply. Thus, this already applies. Certain parts of their services must be bilingual.

Senator Forrestall: Does the current legislation cover the possibility of United Airlines picking up passengers in Toronto and dropping them off in Montreal, and then picking up passengers in Montreal and dropping them off in Chicago?

Ms Adam: Yes. However it is a complex question. The answer is "yes" to what happens on the ground, but not to what happens in the air.

Senator Forrestall: Madam, you have problems.

Ms Adam: We, as Canadians, have problems.

Senator Fairbairn: When Mr. von Finckenstein appeared before us on behalf of the Competition Bureau, he expressed some thoughts about what might happen in Canadian skies. One possible way of enhancing competition, if there were one dominant carrier, might be to have a wholly foreign-owned airline operating within Canada. If that were the case, would there be an obligation on that wholly foreign-owned airline to operate bilingually in Canada in all ways?

Ms Adam: Definitely, yes.

Il faut garder à l'idée que les citoyens canadiens veulent être servis dans les deux langues officielles. Le nombre de plaintes que l'on reçoit démontre l'importance que le public voyageur canadien y accorde. Ce n'est pas la même chose que le service rendu au public à un guichet. Certains Canadiens vont partout, d'où l'importance encore plus grande de s'assurer que le service est accessible sur le territoire canadien.

Le sénateur Roberge: Je suis bien d'accord avec vous là-dessus. J'ai posé la question parce que c'est assez nébuleux dans la loi. Vous voulez avoir un peu plus de substance?

Mme Adam: On en a discuté en privé à savoir si on devait dépasser 50 p. 100. Lorsqu'on parle de transporteurs régionaux affiliés, si vous pensez qu'il serait utile d'apporter des précisions, on le fera. On a parlé de transporteurs conventionnés qui couvrent un tiers parti. On a déjà commencé à identifier ou à clarifier les obligations de ce transporteur dominant.

Si l'on étudie les chiffres, cela devient très complexe. On ne peut pas prévoir toutes les situations. Il faudrait que le projet de loi nouveau soit amendé, d'une façon legaliste, pour prévoir toutes sortes de choses qui surgiront à mesure que la situation aéronautique évoluera. On ne peut pas prévoir toutes les circonstances. On a essayé par l'entremise de cet article de couvrir le plus de situations. On voudrait bien que l'esprit de la loi prévale mais c'est surtout le public canadien qui nous concerne.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Que se passerait-il si l'on optait pour le cabotage comme moyen d'assurer une concurrence? Est-ce que la loi exigerait de toute compagnie pratiquant le cabotage au Canada d'offrir le service dans les deux langues officielles?

Mme Adam: Il existe déjà quelques obligations en matière de cabotage. S'agissant des services au sol dans les aéroports à demande importante, qui sont au nombre de 10 au Canada, ces compagnies doivent déjà offrir un certain niveau de service dans les deux langues officielles et, selon la taille de l'avion, et cetera, certaines règles de sécurité s'appliquent. Cela est donc déjà prévu. Certaines parties des services doivent être bilingues.

Le sénateur Forrestall: La loi actuelle couvre-t-elle la possibilité qu'United Airlines ramasse des passagers à Toronto et les dépose à Montréal, puis ramasse des passagers à Montréal pour les emmener à Chicago?

Mme Adam: Oui. Mais c'est un sujet complexe. La réponse est «oui» pour ce qui est des services au sol, mais non dans le cas des services en vol.

Le sénateur Forrestall: Madame, vous avez des problèmes.

Mme Adam: Nous, les Canadiens, avons des problèmes.

Le sénateur Fairbairn: Lorsque M. von Finckenstein a comparu ici au nom du Bureau de la concurrence, il a exprimé quelques réflexions sur ce qu'il pourrait advenir dans le ciel canadien. Une possibilité d'accroître la concurrence, s'il y avait un transporteur dominant, serait d'autoriser une société entièrement étrangère à opérer au Canada. Dans cette éventualité, cette compagnie étrangère serait-elle tenue d'offrir des services bilingues au Canada?

Mme Adam: Oui, certainement.

Senator Roberge: You are talking about on the ground.

Ms Adam: And in the air.

Senator Roberge: What about airlines such as WestJet?

Ms Adam: We were talking about a large or dominant carrier. It is important that the carrier that is recognized as dominant be subject to the act. I cannot analyze what will happen if we have other, competitive airlines. Previously, when there were two companies — in fact, Canadian Airlines was one — one was subject to the Official Languages Act and the other was not. History has shown that, although Canadian Airlines was not subject to the act, they did offer services in both official languages, and it was good business practice. If we have only one airline, the important question is: Would there be pressure to offer the same level of services in both languages that Canadian Airlines had when they were competing with Air Canada, which was under the act? That was a marketability issue. I am sure market pressure is forcing both carriers to meet the demands of the Canadian public in both languages. We would be returning to the existing context where we have both, one company which comes under the act, and one which does not.

[Translation]

The Chairman: This meeting has been most interesting. If you have any additional information, please do not hesitate to communicate with us.

[English]

Our next witnesses are from the Canadian Transportation Agency. Welcome and please proceed.

Mr. Gavin Currie, Director General, Air and Accessible Transportation Branch, Canadian Transportation Agency: I would thank the committee for the opportunity to appear before you today to discuss the work of the Canadian Transportation Agency. We would be pleased to describe our responsibilities and processes, but my understanding is that your main interest lies in the issue of Canadian ownership and control, and in how the agency determines control in fact, so I will focus on that issue after providing some brief context.

Before proceeding, I should mention that the agency is a quasi-judicial body. Consequently, I am not permitted to explain past decisions of the agency beyond what is found in the written decisions; nor can I comment on the substantive applications currently before the agency.

[Translation]

The legislative foundation of the agency is the Canada Transportation Act which took effect in July 1996. The Canadian Transportation Agency has seven members, including our Chair, Marian Robson.

These members are mandated to make decisions on a whole range of issues affecting transportation in Canada. They are supported by some 200 employees. In the area of air

Le sénateur Roberge: Vous parlez là des services au sol.

Mme Adam: Et en vol.

Le sénateur Roberge: Qu'en est-il de compagnies comme WestJet?

Mme Adam: Nous parlons là d'un gros transporteur ou d'un transporteur dominant. Il importe que le transporteur reconnu comme dominant soit assujéti à la loi. Je ne puis analyser ce qui se passerait si nous avions d'autres compagnies aériennes concurrentes. Auparavant, lorsqu'il y avait deux compagnies — dont Lignes aériennes Canadien International était une — l'une était assujétiée à la Loi sur les langues officielles et l'autre non. Dans la réalité, bien que Canadien n'était pas assujétiée, elle offrait les services dans les deux langues officielles et c'était dans son intérêt commercial. Si nous n'avons qu'une seule compagnie, la question importante est celle-ci: une pression s'exercerait-elle pour qu'elle offre le même niveau de service dans les deux langues officielles que Canadien lorsqu'elle était en concurrence avec Air Canada, cette dernière étant assujétiée? C'était une question commerciale. Je suis sûre que la pression du marché contraint les deux transporteurs à répondre à la demande du public canadien dans les deux langues. Nous reviendrons donc au contexte actuel où nous avons les deux, une société assujétiée à la loi, et l'autre non.

[Français]

La présidente: Cette rencontre a été fort intéressante. Si, toutefois, vous aviez des informations additionnelles, n'hésitez pas à nous les faire parvenir.

[Traduction]

Nos prochains témoins représentent l'Office des transports du Canada. Vous êtes les bienvenus, et je vous cède la parole.

M. Gavin Currie, directeur général, Direction générale du transport aérien et des transports accessibles, Office des transports du Canada: Je tiens à remercier le comité de son invitation à comparaître devant lui aujourd'hui pour traiter du travail de l'Office des transports du Canada. Nous allons vous décrire nos responsabilités et procédures, mais j'ai cru comprendre que vous êtes principalement intéressés par le sujet de la propriété et du contrôle canadiens, et en particulier par la manière dont l'office détermine le contrôle de fait, et c'est donc là-dessus que je vais me concentrer après avoir esquissé brièvement le contexte.

Je précise, avant de commencer, que l'office est un organe quasi judiciaire. En conséquent, je ne suis pas autorisé à expliquer les décisions antérieures de l'office, outre les motifs qui figurent dans les jugements écrits; je ne peux non plus me prononcer sur les demandes dont l'office est actuellement saisi.

[Français]

Le fondement législatif de l'office est la Loi sur les transports au Canada qui est entrée en vigueur en juillet 1996. L'office des transports compte sept membres dont notre présidente, Marian Robson.

Ces membres doivent prendre des décisions sur toute une gamme de questions touchant les transports au Canada. Ils sont appuyés par environ 200 employés. Dans le domaine du transport

transportation, the agency protects the interests of consumers and carriers by ensuring that airlines meet certain minimal economic requirements.

The agency administers a system for licensing air carriers, international agreements and rates for international air transport services. In the area of accessibility, the Agency must ensure elimination of barriers for disabled people within the transportation network regulated by Parliament.

Regarding the administration of a licensing system, you will see on page 4 a list of the general licensing functions related to the system. I would like to give you an overview of the nature of our operations in this area. I will not go into great detail at this time but I would be pleased to elaborate if you so wish.

In order to be issued a domestic license, an applicant must meet a number of requirements. The applicant has to be Canadian or be owned and controlled by Canadians; he must have a Canadian aviation document issued by Transport Canada to certify safety; he must be adequately ensured and must not have sold tickets prior to holding a license.

In addition, applicants proposing to provide service with aircraft having more than 39 seats must satisfy financial fitness requirements. I should add that the first three requirements are ongoing and must be complied with at all times.

[English]

I will turn next to Canadian ownership and control requirements. Section 55 of the act defines "Canadian" as follows:

"Canadian" means a Canadian citizen or a permanent resident within the meaning of the Immigration Act, a government in Canada or an agent of such a government or a corporation or other entity that is incorporated or formed under the laws of Canada or a province, that is controlled in fact by Canadians and of which at least seventy-five per cent, or such lesser percentage as the Governor in Council may by regulation specify, of the voting interests are owned and controlled by Canadians.

As you can see, there are two principal elements to the ownership test. For voting interests, no more than 25 per cent of the voting shares of a corporation can be held by non-Canadians. It is a control-in-fact element. The voting interest, in terms of private corporations, is relatively easy to establish. Normally, there are a limited number of shareholders, and one can determine the nationality of each.

In the case of publicly traded corporations, it is more complicated. In fact, large air lines do have to have monitoring systems in place to ensure that at no time can more than 25 per cent of the voting shares be held by non-Canadians. Air Canada, Canadian Airlines Corporation, which is the parent of

aérien, l'Office protège les intérêts des consommateurs et des transporteurs en veillant à ce que les transporteurs aériens répondent à certaines exigences économiques minimales.

L'Office administre un système de délivrance de permis aux transporteurs aériens, les accords internationaux et les tarifs à l'égard des services aériens internationaux. Dans le domaine de l'accessibilité aux transports, l'Office doit s'assurer qu'il élimine les obstacles au déplacement des personnes ayant une déficience au sein du réseau de transport assujéti à la compétence législative du Parlement.

Quant à l'administration d'un système de délivrance des permis, à la page 4, il y a une liste des fonctions générales reliées à ce système. Je voudrais vous donner une idée de la nature des activités dans ce domaine. Je n'ai pas l'intention d'en parler en détail maintenant, mais il me ferait plaisir d'en parler davantage plus tard, si vous le voulez.

Je voudrais parler des permis pour les services intérieurs. Un demandeur doit satisfaire certaines exigences. Il doit être canadien ou il doit appartenir à des Canadiens et être contrôlé par des Canadiens; il doit posséder un document d'aviation canadien émis par Transport Canada pour fins de sécurité; il doit être assuré de façon adéquate; il ne doit pas avoir vendu de billets avant d'avoir en main un permis.

De plus, les demandeurs qui proposent de fournir des services avec un aéronef de plus de 39 places doivent satisfaire à des exigences de santé financière. Je voudrais mentionner que les trois premières exigences sont continues et doivent être satisfaites en tout temps.

[Traduction]

Passons maintenant aux exigences en matière de propriété et de contrôle canadiens. L'article 55 de la loi définit «Canadien» comme suit:

«Canadien» Citoyen canadien ou résident permanent au sens de la Loi sur l'immigration: la notion englobe également les administrations publiques du Canada ou leurs mandataires et les personnes ou organismes, constitués au Canada sous le régime de lois fédérales ou provinciales et contrôlés de fait des Canadiens, dont au moins 75 p. 100 — ou tel pourcentage inférieur désigné par règlement du gouverneur en conseil — des actions assorties du droit de vote sont détenues et contrôlées par des Canadiens.

Comme vous pouvez le voir, cette définition comporte deux éléments principaux. Pour ce qui est des actions avec droit de vote, un maximum de 25 p. 100 peuvent être détenues par des étrangers. C'est là un critère de contrôle de fait. Dans le cas des sociétés privées, les actionnaires disposant d'un droit de vote sont relativement faciles à déterminer. Normalement, il y a un nombre limité d'actionnaires et l'on peut déterminer la nationalité de chacun.

Dans le cadre des sociétés cotées en bourse, c'est plus complexe. De fait, les grandes compagnies aériennes sont tenues d'avoir des systèmes de contrôle pour assurer qu'à aucun moment plus de 25 p. 100 des actions assorties du droit de vote soient aux mains d'étrangers. Air Canada, Canadian Airlines Corporation,

Canadian Airlines, Air Transat, and so on, all have these systems in place and they have been approved by the agency.

The control-in-fact requirement can be a more complex issue to address to determine if a company is Canadian. I should mention that the concept of "control in fact" is not unique to Canada. It is also used in other countries. Control in fact can be viewed as the ongoing power or ability to determine or decide the strategic decision-making activities of the company. It can also be due to the ability to manage and run the day-to-day operations of each enterprise. In order to determine where control in fact lies, one must examine all the operational, financial and managerial matters relating to an actual or proposed air carrier.

Every case is unique. One must examine substance rather than form, and nothing is automatically excluded from review. As part of the process, the applicant would typically be required to submit quite a lot of material, such as incorporation documents, details of capital stock issued, detailed information on all major shareholders, shareholder agreements, loan agreements, management agreements, operational service and other related agreements, and pro forma applicant financial statements.

The control in fact in process is normally triggered by an application for a licence. It is subject to the 120-day statutory time limit in the act. Since most of the information to be assessed is confidential, the ownership review is typically conducted as a file hearing, that is, by written submission. Agency members review the material submitted with the assistance of staff analysis. In complex cases it is normal to request supplementary information.

I should mention that there has been one oral hearing dealing with Canadian ownership control. It was in 1993 and involved the acquisition by AMR, the parent company of American Airlines, of an interest in Canadian Airlines. I should emphasize, however, that that was part of a broader public-interest review under the National Transportation Act of 1987. There is no similar public-interest review provision in the Canada Transportation Act currently in force. That hearing lasted five weeks and involved extensive testimony and cross-examination.

The domestic air market is largely deregulated. The main regulation relates to the licensing function, which I have already described briefly. There are one or two other domestic regulations I might mention for your information. They are shown on page 11.

With respect to fares, upon complaint regarding an unreasonable basic fare or fare increase on a monopoly route, the Canadian Transportation Agency may order corrective action if it finds that the fare or increase is unreasonable.

With respect to discontinuance of service, the act requires 60 days notice if a carrier is the last or second last carrier serving

qui est la société mère de Canadien, Air Transat, et cetera, possèdent chacun ces systèmes, lesquels ont été agréés par l'office.

Le respect du critère du contrôle de fait peut être beaucoup plus difficile à déterminer. Je signale que la notion de «contrôle de fait» n'est pas propre au Canada. D'autres pays s'en servent. Le contrôle de fait peut être défini comme le pouvoir ou la capacité continue de déterminer ou décider les activités de prise de décisions stratégiques de la société. Le contrôle de fait peut également être la faculté de gérer et exécuter les opérations routinières de chaque entreprise. Afin de déterminer où se trouve le contrôle de fait, il faut examiner tous les aspects opérationnels, financiers et administratifs d'un transporteur aérien existant ou proposé.

Chaque cas est particulier. Il faut examiner le fond plutôt que la forme et rien n'est exclu a priori de l'examen. Dans le cadre de ce processus, le requérant est normalement tenu de soumettre une importante documentation, tels que les documents de constitution, les détails du capital-actions émis, des renseignements détaillés sur tous les principaux actionnaires, les ententes entre actionnaires, les ententes de prêts, les ententes de gestion, les ententes opérationnelles et autres, ainsi que les états financiers proforma.

Le processus de détermination du contrôle de fait est normalement déclenché par une demande de licence. Le processus est assujéti au délai statuaire de 120 jours prévu par la loi. Étant donné que la majorité de l'information à évaluer est confidentielle, l'examen de la propriété est habituellement mené par une étude du dossier, c'est-à-dire par soumission écrite. Les membres de l'office étudient la documentation avec l'aide de l'analyse du personnel. Dans les cas complexes, il est courant de demander de la documentation supplémentaire.

Je précise qu'il y a eu une fois une audition orale traitant de la propriété et du contrôle canadiens. C'était en 1993, et il s'agissait de l'acquisition par AMR, la société mère d'American Airlines, d'une part dans les Lignes aériennes Canadien International. Je signale toutefois que c'était dans le cadre d'un examen plus large de l'intérêt public en vertu de la Loi sur les transports nationaux de 1987. Le mécanisme d'examen de l'intérêt public a disparu de la loi actuelle. Cette audience a duré cinq semaines et a vu défiler de nombreux témoins, soumis à contre-interrogatoire.

Le marché aérien intérieur est largement déréglementé. La réglementation porte surtout sur le régime de licence, que j'ai déjà brièvement décrit. Je mentionne encore une ou deux autres règles intérieures, pour votre gouverne. Elles sont résumées à la page 11.

En ce qui concerne les tarifs, sur réception d'une plainte concernant un prix de base excessif ou une augmentation excessive du prix pour une route faisant l'objet d'un monopole, l'office peut ordonner une mesure corrective s'il juge le tarif ou la hausse déraisonnable.

Pour ce qui est de l'interruption de service, la loi prescrit un délai d'avis de 60 jours si le transporteur est le dernier ou

a point. If notice is not given, the agency may order the service to be continued, if indeed it is practical to make such an order.

With respect to the terms and conditions of carriage that govern the services offered by an air carrier, the act requires a carrier to publish or display a tariff, and the regulations specify the items that must be included in the tariff.

That concludes my opening remarks. Of necessity, they have been brief, but I hope there have been some items or issues of interest to the committee. My colleagues and I would be happy to add additional explanation, should you so wish.

Senator Forrestall: I will be equally as brief. I am surprised that you were able to relate as well as you did to the order in council before this committee, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement. As I say, I am surprised you were as relevant as you have been.

What you have been saying is fairly clear to most of us, who have been around long enough to know what you are talking about. However, could you relate it to the 10 per cent single ownership issue and give us a little bit of help with that?

Mr. Currie: The 10 per cent rule is a restriction in the Air Canada Public Participation Act. Basically, it states that no one share holder can hold more than 10 per cent of the voting shares of Air Canada. The agency is not responsible for administering that; that is Air Canada's responsibility. The idea behind it is to ensure that Air Canada is widely held and that no one shareholder will be able to control Air Canada. That is my understanding of the situation. Our responsibility at the agency has to do with foreign ownership and control. That is not directly related to the 10 per cent rule in the Air Canada Public Participation Act.

Senator Forrestall: Are you suggesting that, because it is Air Canada's responsibility to administer it, they could, if they chose to do so, change that number from 10 per cent to 5 per cent, or to 85 per cent or 99 per cent, or to 100 per cent?

Mr. Currie: No, I am certainly not suggesting that. This act is an act of Parliament. Parliament determined, at the time of the privatization of Air Canada, that it would not be appropriate for any person to have more than 10 per cent of the voting shares of Air Canada. It is up to Air Canada to ensure that that rule is respected. I have been told that they have a monitoring system in place to ensure that. I have not examined it in detail, but I understand that they have a system in place similar to the monitoring system that we insisted they have for the 25 per cent foreign ownership.

However, Air Canada could not change the 10 per cent rule. That would be up to Parliament to decide and Air Canada would be required to abide by any new limit, if any, that was placed in the act. That is my understanding of the situation.

Senator Forrestall: Do you see anything in the process to date that you find difficult to cope with, or to grasp, such as the merger, the offers or the withdrawal of offers? Is there anything happening from the agency's point of view about which senators may wish to concern themselves?

l'avant-dernier à desservir un point. En l'absence d'un tel avis, l'office peut ordonner que le service soit maintenu, dans la mesure des possibilités.

En ce qui concerne les conditions de transport aérien, la loi exige qu'un transporteur publie ou affiche ses tarifs et le règlement spécifie les éléments qui doivent y figurer.

Cela conclut mon exposé liminaire. Il a été nécessairement bref, mais j'espère que certains des points abordés auront intéressé le comité. Mes collègues et moi-même serons ravis de vous donner de plus amples explications, si vous le souhaitez.

Le sénateur Forrestall: Je serai tout aussi bref. Je suis surpris que vous ayez pu vous en tenir aussi bien que vous l'avez fait au décret dont le comité est saisi, qui autorise certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle. Comme je l'ai dit, je suis surpris que votre exposé ait été aussi pertinent qu'il l'a été.

Ce que vous avez dit est relativement clair aux yeux de ceux qui ont assez d'expérience pour connaître ce dont vous parlez. Toutefois, pourriez-vous nous expliquer un peu la règle des 10 p. 100 d'actions aux mains d'un seul actionnaire?

M. Currie: La règle des 10 p. 100 est une restriction figurant dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. En gros, elle stipule qu'aucun actionnaire ne peut détenir plus de 10 p. 100 des actions assorties du droit de vote d'Air Canada. L'office n'est pas responsable de l'administration de cette règle, c'est Air Canada. Il s'agit d'assurer que les actions d'Air Canada soient largement dispersées et qu'aucun actionnaire ne puisse contrôler la société. Voilà mon interprétation de la situation. La responsabilité de l'office se limite à la propriété et au contrôle étrangers. Ce n'est pas directement lié à la règle des 10 p. 100 de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Le sénateur Forrestall: Dites-vous, puisque l'administration incombe à Air Canada, que la société pourrait, si elle le voulait, modifier le chiffre de 10 p. 100 et adopter 5 p. 100, ou 85 p. 100 ou 99 p. 100, voire 100 p. 100?

M. Currie: Non, pas du tout. Cette loi est une loi du Parlement. Le Parlement a décidé, au moment de la privatisation d'Air Canada, qu'il ne serait pas approprié que quiconque possède plus de 10 p. 100 des actions assorties du droit de vote d'Air Canada. Il incombe à Air Canada de veiller à ce que cette règle soit respectée. On me dit qu'elle a mis en place un système de contrôle pour ce faire. Je ne l'ai pas examiné en détail, mais je crois que c'est un système similaire à celui que nous lui avons imposé pour la règle de 25 p. 100 de propriété étrangère.

Mais Air Canada ne pourrait pas modifier la règle de 10 p. 100. Seul le Parlement pourrait le faire et Air Canada serait tenu de respecter la nouvelle limite inscrite, le cas échéant, dans la loi. Voilà mon interprétation de la situation.

Le sénateur Forrestall: Y a-t-il quelque chose dans le processus tel qu'il s'est déroulé jusqu'à présent que vous avez du mal à cerner, telle que la fusion, les offres ou retrait d'offres? Se passe-t-il quelque chose, du point de vue de l'office, dont les sénateurs devraient se préoccuper?

Mr. Currie: There has obviously been a complex situation developing over the past couple of months. The agency's role is limited to assessing whether any entity that comes out at the end of the process and wishes to be licensed is in fact Canadian owned and controlled. How the agency does that will depend on the complexity of the situation.

As the process has progressed, we have followed the various offers and have tried to find out as much as possible about them so that, if and when the agency is asked to rule on whether a new entity is Canadian owned and controlled, we will be in as good a position as possible to process an application expeditiously, having gained some background and understanding of the intent of the new structure.

Although this may no longer be relevant, we do have documentation from Onex describing their offer. It was provided to us on an informal basis simply to allow agency staff to become familiar with it so that, if the deal went through — although it now appears that it will not — then agency staff would be able to provide reasonably rapid analysis to help members.

We have been in touch with Air Canada on a similar basis to try to understand what kind of changes have been made there so that, if Air Canada goes ahead, again we will be in a position to deal with things on an expeditious basis.

Although the situation has been complex, and we could be under great pressure to do things rapidly, if and when a deal is finalized and a conditional agreement is brought before the minister, we have been trying to be as prepared as we can. I do not think there is anything that we can ask the Senate to help us with in making the process any easier. It will be complex and we will have to deal with things as they come forward.

Senator Forrestall: With respect to competition, the agency has an oversight interest, if not a responsibility. Does the agency have any views about the impact on the Canadian consumer of Air Canada's sitting around waiting for Canadian to go bust and then buying it for less than the value of the sum of its routes? I am being a bit facetious, but that is what it looks like to me.

Generally, in terms of competition, would you rely on the Competition Bureau to look after that side of the problem?

Mr. Currie: Our responsibilities are laid out in the act. We must act within the confines of the legislation. The basic premise behind the act is that there will be competition in Canada. As such, the act does not provide a basis for agency action to deal with anti-competitive practices. In the case of competition issues, we are very limited. How much the Competition Bureau could do, I do not know. I am sure you have already spoken to the Commissioner of Competition. He must have described his powers and how he would like them changed, if he would like them changed.

There is always some question about how quickly the Competition Bureau can act if there are anti-competitive practices. Currently, the basis for the act is that competition is there in the domestic market and it has been heavily deregulated. Frankly,

M. Currie: C'est manifestement une situation complexe qui a été créée au cours des derniers mois. Le rôle de l'office se limite à déterminer si l'entité qui en sortira et demandera une licence est réellement détenue et contrôlée par des Canadiens. La manière dont l'Office s'y prendra dépendra de la complexité de la situation.

Nous avons suivi les événements et les diverses offres et essayé de nous informer le plus possible afin que, si l'office est amené à déterminer si une nouvelle entité est détenue et contrôlée par des Canadiens, nous puissions le faire le plus rapidement possible, connaissant déjà le contexte et les grandes lignes de la nouvelle structure.

Bien que ce ne soit peut-être plus d'actualité, nous avons reçu une documentation d'Onex qui décrit son offre. Elle nous a été remise à titre officieux, uniquement afin que le personnel de l'office puisse se familiariser avec cette offre au cas où l'affaire se fasse — il semble maintenant qu'elle ne se fera pas — et puisse fournir aux membres une analyse dans des délais raisonnablement courts.

Nous avons également été en contact avec Air Canada pour tenter de comprendre les changements proposés, afin que, si l'affaire est conclue, nous puissions encore une fois rendre une décision rapide.

La situation est complexe et nous risquons de subir de fortes pressions pour travailler rapidement, mais si une affaire est conclue et qu'un accord conditionnel est soumis au ministre, nous avons essayé de nous préparer autant que nous le pouvons. Je ne vois rien avec quoi le Sénat pourrait nous aider pour faciliter les choses. Ce sera complexe et nous devons être prêts à réagir au fur et à mesure de l'évolution des choses.

Le sénateur Forrestall: L'office a, sinon une responsabilité, du moins un intérêt au maintien de la concurrence. A-t-il un avis concernant l'impact que pourrait avoir sur le consommateur canadien le fait qu'Air Canada attende tranquillement que Canadien fasse faillite pour racheter la compagnie pour moins cher que la valeur globale de ses routes? C'est peut-être une facétie, mais c'est bien l'impression que j'ai.

De façon générale, pour ce qui est de la concurrence, vous en remettez-vous au Bureau de la concurrence pour cet aspect du problème?

M. Currie: Nos responsabilités sont énoncées dans la loi. Nous devons nous en tenir à la loi. La prémisse fondamentale de la loi est qu'il y a concurrence au Canada. À ce titre, la loi ne donne à l'office aucun moyen d'action contre des pratiques anticoncurrentielles. Notre compétence est très limitée en matière de concurrence. Je ne sais pas ce que le Bureau de la concurrence pourrait faire. Je suis sûr que vous avez déjà parlé au commissaire à la concurrence. Il a dû décrire ses pouvoirs et vous dire ce qu'il aimerait y changer, le cas échéant.

Il se pose toujours la question de savoir avec quelle rapidité le Bureau de la concurrence peut intervenir en cas de pratiques anticoncurrentielles. Actuellement, la loi repose sur le postulat qu'il y a concurrence sur le marché intérieur, lequel a été

once the agency has given the economic authority to a carrier to operate within Canada, how the carrier decides to operate is a commercial decision. We have no control over where the carrier operates, how frequently it operates, at what prices it operates, and so on, with the minor exception of monopoly routes where we can, on complaint, look at a fare that seems to be unreasonable or there seems to be an unreasonable fare increase.

That is very limited. Currently, there are few routes in Canada that are monopoly routes. In most cases, there is more than one player.

Senator Forrestall: Is the Canadian consumer not facing exactly that situation?

Mr. Currie: I am talking about the current situation now. In his statement, the minister stated that he intends to take steps to prevent price gouging. Presumably, the minister will make some proposals, after discussions with various parties, as to how to protect the consumer in the case of a dominant carrier.

The current legislation is not set up to deal with the dominant carrier in terms of protecting the consumer from price gouging, as the minister calls it, or from the kinds of terms and conditions that the carrier puts in place, or in terms of protecting other carriers from anti-competitive practices. These are not things in the current Canada Transportation Act. Presumably, the minister has said that he intends to deal with these issues and he will bring forward policies once these things have gone through. I cannot comment on that. That is getting too much into the policy side of things. I can only tell you about the current situation and, frankly, the act does not deal in any significant way with competition issues.

Senator Forrestall: Well, I suppose after all is said and done, the licence is issued on the basis and strength of your belief that the carrier has the capacity to become insured and has equipment that has been certified and is able to perform. However, that strikes me as being kind of loose. I am thinking, in particular, of new entrants. Do you have any concern about new entrants and some of the matters that are currently on the desk in front of us?

Mr. Currie: In terms of new entrants, I should emphasize that the insurance and the safety regulation by Transport Canada must be done before a licence is issued. The carrier not only must be able to get insurance but must have insurance, and demonstrate that it has it, before we will issue a licence.

There is also another element that I mentioned briefly in my opening remarks: if a carrier wants to operate aircraft with more than 39 passenger seats, that carrier must meet certain financial requirements as well. They are designed to ensure that, at start-up, the carrier has sufficient financial resources to have a reasonable chance of success. It is not a guarantee, but you must have significant financial resources before you start.

In terms of a new entrant starting up, there are already some restrictions in the act that require new entrants to have reasonable financial backing before getting a licence, if operating medium or large aircraft.

largement déréglementé. Franchement, une fois que l'office a donné à un transporteur l'autorisation d'exploitation au Canada, les modalités de cette exploitation sont une décision commerciale. Nous n'avons aucune autorité sur les lignes exploitées, la fréquence des vols, les tarifs, et cetera, à l'exception mineure des routes monopolistiques où nous pouvons, sur plainte, examiner un tarif ou une hausse qui paraissent déraisonnables.

C'est un pouvoir très limité. Il n'y a actuellement que très peu de lignes au Canada qui sont un monopole. Dans la plupart des cas, il y a plus d'un transporteur.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que le consommateur canadien n'est pas confronté exactement à cette éventualité?

M. Currie: Je vous parle là de la situation actuelle. Dans sa déclaration, le ministre a fait part de son intention de prendre des mesures pour éviter les prix abusifs. Je suppose qu'il fera quelques propositions, après concertation avec les diverses parties, sur la façon de protéger le consommateur dans l'éventualité où il y aurait un transporteur dominant.

La législation actuelle n'est pas faite pour empêcher un transporteur dominant de flouer le consommateur, selon l'expression du ministre, ou protéger les autres transporteurs contre des pratiques anticoncurrentielles. Ce genre de chose n'est pas prévu dans la Loi sur les transports au Canada actuelle. Le ministre a dit avoir l'intention de s'attaquer à ces problèmes et je suppose qu'il proposera des politiques une fois la transaction conclue. Je ne peux me prononcer là-dessus, c'est plutôt une affaire politique. Je ne peux que vous parler de la situation actuelle et, franchement, la loi ne prévoit rien de particulier au sujet de la concurrence.

Le sénateur Forrestall: Eh bien, je suppose qu'une fois que tout sera dit, la licence sera octroyée dès lors que vous serez convaincu que le transporteur est assurable et a des appareils certifiés et peut remplir sa fonction. Toutefois, cela me paraît un peu insuffisant. Je songe, en particulier, aux nouveaux entrants. Avez-vous des préoccupations au sujet des nouveaux entrants et des questions dont nous sommes actuellement saisis?

M. Currie: Pour ce qui est des nouveaux entrants, je précise que l'assurance et l'attestation de sécurité de Transports Canada doivent être obtenues avant l'octroi d'une licence. Le transporteur doit non seulement être assurable mais assuré, et en faire la preuve, avant que nous accordions une licence.

J'ai également mentionné brièvement un autre élément dans mon exposé. Si un transporteur veut exploiter un aéronef de plus de 39 places, il doit répondre également à certaines exigences financières. Celles-ci sont conçues pour garantir que, au démarrage, le transporteur dispose de ressources financières suffisantes pour avoir une chance raisonnable de survivre. Ce n'est pas une garantie, mais il faut disposer de ressources financières suffisantes pour obtenir une licence.

En ce qui concerne les nouveaux entrants, il y a déjà dans la loi quelques restrictions, notamment celles d'appuis financiers suffisants si le transporteur veut exploiter des moyens ou gros porteurs.

The response of a dominant carrier to a new entrant is a different matter. That is obviously a concern. In the United States, that has been a major concern. There have been a number of occasions on which a new entrant has come into a particular route and the established carrier on that route has taken steps to push the new entrant out, perhaps, by dropping prices and flooding the route with additional capacity. These are obviously anti-competitive actions, although it can be very difficult to determine where to draw the line between an anti-competitive practice designed to harm a competitor and something that is good for the consumers on the route. That is not always an easy decision. That is another kind of concern for new entrants coming into the market.

Senator Forrestall: I am more than slightly alarmed and upset that captains have ordered that this merger shall not be discussed on the flight deck while they are in the left-hand seat. When captains take that initiative, I become concerned that there is a real fear of loss of attention, with the consequences that flow from that.

Is that an internal company matter?

Mr. Currie: Are you raising that as a safety concern?

Senator Forrestall: I am raising it very much as a safety concern, as well as a matter of public confidence.

Mr. Currie: I understand your concern and, as a private individual, I certainly share it. With regard to safety, how crews operate aircraft is dealt with by the technical authorities at Transport Canada. Obviously, the uncertainty weighs on all employees and I suppose could affect performance. I do not have an easy answer on how to deal with that. I do not know whether the technical authorities at Transport Canada would have something to offer in that regard. On safety issues, we defer to the technical authorities at Transport Canada.

The only way in which we deal with safety is to ensure that, before we issue a licence, Transport Canada has gone through its process and has declared that the carrier is safe, in a technical sense, to operate. Only after that do we issue the economic authority to proceed.

Senator Forrestall: I will let our interim report speak for my concern about safety as it relates to the flight deck. It is an enormous concern. We in this country are facing quite a dilemma in the next 15 to 20 years. Unless we do something about it today, it will be out of control within 20 years.

How do you control the anger and fear that arises out of uncertainty about whether you will have a job tomorrow, and whether you will lose your pension, your home, and everything else? A man phoned me and said that after 28 years he is going to lose his pension and his home. That will affect his life and that of his family; but no one seems to care. Because the questions are too difficult, no one is tackling them.

La réaction d'un transporteur dominant à l'arrivée d'un nouveau concurrent est une affaire différente. C'est manifestement un sujet de préoccupation. C'en est un gros aux États-Unis. Il est arrivé à plusieurs reprises qu'à l'arrivée d'un nouvel entrant sur une ligne donnée, le transporteur existant prenne des mesures pour l'évincer, peut-être en baissant ses prix ou en inondant la ligne avec une capacité supplémentaire. Ce sont manifestement des pratiques anticoncurrentielles, mais il peut être très difficile de distinguer entre une pratique anticoncurrentielle destinée à nuire à un concurrent et une mesure qui est favorable aux consommateurs. Ce n'est pas toujours une décision facile. C'est un autre sujet de préoccupation pour les nouveaux entrants sur un marché.

Le sénateur Forrestall: Je suis plus qu'alarmé et troublé que les commandants de bord aient ordonné de ne pas discuter de cette fusion dans le cockpit pendant qu'ils occupent le siège de gauche. Lorsque les commandants prennent cette initiative, c'est qu'ils craignent vraiment une perte d'attention, avec toutes les conséquences qui en résultent.

Est-ce là une affaire interne à la société?

M. Currie: Soulevez-vous cela à titre de risque pour la sécurité?

Le sénateur Forrestall: Tout à fait, et comme une affaire de confiance du public.

M. Currie: Je comprends votre préoccupation et, personnellement, je la partage. Pour ce qui est de la sécurité, le comportement des équipages dans un avion relève des autorités techniques de Transport Canada. Manifestement, l'incertitude pèse sur tous les employés et, je suppose, pourrait nuire à la performance. Je n'ai pas de solution à proposer. Je ne sais pas si les autorités techniques de Transport Canada auraient quelque chose à proposer à cet égard. Lorsqu'il est question de sécurité, nous nous en remettons aux autorités techniques de Transport Canada.

Notre seul rôle en matière de sécurité est de veiller à ce que Transport Canada a suivi ses procédures et déclaré le transporteur techniquement apte, avant d'accorder une licence. C'est la condition pour que nous donnions l'autorisation d'exploitation.

Le sénateur Forrestall: Je laisserai notre rapport provisoire témoigner de ma préoccupation concernant la sécurité dans le cockpit. C'est un énorme problème. Nous aurons, dans notre pays, un énorme dilemme dans les 15 à 20 prochaines années. Si nous n'agissons pas dès aujourd'hui, la situation sera incontrôlable dans 20 ans.

Comment contrôler la colère et l'angoisse qui résultent de l'incertitude du lendemain, lorsque vous vous demandez si vous aurez un emploi demain, et si vous allez perdre votre pension, votre maison et tout le reste? Un pilote m'a appelé et m'a dit qu'après 28 ans il va perdre sa pension et sa maison. Cela va démolir sa vie et celle de sa famille; mais personne ne semble s'en soucier. Personne ne veut s'attaquer au problème, parce qu'il est trop difficile.

I thank you for coming and for being so relevant in your submission.

Senator Finestone: First of all, let me say that I believe that the pilot and the co-pilot want to land the plane safely so they can go home to their families. So I feel that they will resolve their differences when they are flying the plane. I do not think the public should be fearful in that respect.

In listening to your answers so far, my impression is, and would you not agree, that your mandate should be revised and that there should be some linkage between you, Transport Canada, and the Competition Bureau?

Mr. Currie: There could be changes to it, but there are links already.

Senator Finestone: My question was not whether there could be. My question is whether there should be.

Mr. Currie: I am not sure I can answer with regard to "should". That is a policy issue. There currently are some links. For example, there is very close cooperation between ourselves and the technical people at Transport Canada, who issue the air operative certificates, to ensure that we each do our part in the licensing process in order that both the economic and safety issues are covered.

In terms of competition, as I have already explained, the fundamental premise behind the Canada Transportation Act is that there will be competition. That is the law of the land right now. There are currently no provisions within the Canada Transportation Act to deal with anti-competitive practices or the situation of a dominant carrier. That is not the way the act was set up. The minister will have to decide how to deal with that in the future.

In the current Canada Transportation Act there is no way to deal with competition issues, apart from a very limited ability to deal with pricing on a monopoly route.

Mr. Jacques, would you care to elaborate on that?

Mr. Claude Jacques, Director, Legal Services Directorate, Canadian Transportation Agency: Actually, I think your answer was all encompassing. There is currently nothing in the act that allows us to look at anti-competitive behaviour.

[Translation]

Senator Poulin: The minister was here a few days ago. He explained to us the very transparent process that will be followed to ensure that the restructuring of the industry will occur in a very open way and with the support of all Canadians. Could you remind us of what your responsibilities are in this review process?

Mr. Currie: Our responsibility is to ensure that the new carrier will be owned and controlled by Canadians and that no more than 25 per cent of the voting shares will be held by foreign interests. In the area of Canadian ownership and control in fact, this will mean, as I explained at the beginning, that the agency will scrutinize all aspects of the ownership of the new carrier, if one emerges out of this process, or of Air Canada with a new mandate.

Je vous remercie d'être venu et d'avoir aussi bien collé à notre sujet.

Le sénateur Finestone: Tout d'abord, permettez-moi de dire que, à mon avis, le pilote et le copilote tiennent tout autant à atterrir sains et saufs pour retrouver leur famille. Je pense donc qu'ils vont surmonter leurs divergences pendant le vol. Je ne pense pas que le public ait quelque chose à craindre à cet égard.

Ayant écouté vos réponses jusqu'à présent, mon impression est que votre mandat devrait être révisé et qu'il faudrait peut-être établir une liaison entre vous, Transport Canada et le Bureau de la concurrence. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Currie: Il pourrait y avoir des changements mais les liens existent déjà.

Le sénateur Finestone: Ma question n'est pas de savoir s'il pourrait y en avoir, mais s'il devrait y en avoir.

M. Currie: Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre sur le «devrait». C'est là une question de politique. Il y a actuellement quelques liens. Par exemple, nous coopérons très étroitement avec les experts de Transports Canada qui émettent les certificats d'exploitation, afin d'assurer que nous remplissions chacun notre rôle dans le processus d'octroi de licence et que tant les aspects économiques que sécuritaires soient couverts.

En ce qui concerne la concurrence, comme je l'ai déjà expliqué, la prémisse fondamentale qui sous-tend la Loi sur les transports au Canada est l'existence d'une concurrence. C'est la règle actuellement. Il n'y a pas aujourd'hui de dispositions dans la Loi sur les transports au Canada traitant de pratiques anticoncurrentielles ou de la situation d'un transporteur dominant. Ce n'est pas sur cette base que la loi est structurée. Le ministre devra décider quoi faire sur ce plan à l'avenir.

Dans la Loi sur les transport au Canada actuelle, rien ne permet d'agir sur la concurrence, hormis une capacité très limitée d'intervention relativement aux lignes monopolistiques.

Monsieur Jacques, aimeriez-vous ajouter quelques mots à cela?

M. Claude Jacques, directeur, Direction des services juridiques, Office des transports du Canada: Non, je pense que votre réponse est très complète. Il n'y a actuellement rien dans la loi qui nous permette de nous pencher sur des comportements anticoncurrentiels.

[Français]

Le sénateur Poulin: Le ministre a témoigné il y a quelques jours. Il nous a expliqué le processus extrêmement transparent qui sera suivi pour s'assurer que la réorganisation de l'industrie soit faite ouvertement et avec le concours de tous les Canadiens. Est-ce que vous pourriez nous rappeler quelles sont les responsabilités de votre agence dans ce processus de révision?

M. Currie: Notre responsabilité est de s'assurer que le nouveau transporteur soit canadien, contrôlé par des Canadiens et que le pourcentage du droit de vote ne dépasse pas 25 p. 100 d'intérêts étrangers. Dans le domaine de la propriété canadienne et du contrôle de fait, il sera nécessaire, comme je l'ai expliqué au début, que l'agence examine tous les détails de la propriété d'un nouveau transporteur — s'il y en a un à la fin du processus — ou

Our mandate is to deal with the issue of Canadian ownership and control.

[English]

Senator Poulin: Mr. Currie, in speaking to Canadians and to each other, we have identified three key concerns. The first is safety, the second is service, and the third is affordability. How will you as an agency ensure that the new domestic national carrier is really the safest carrier to offer service to the whole country?

Mr. Currie: We do not have a direct role in safety. The safety role is determined by the technical experts at Transport Canada. At the agency, we do not have the technical expertise necessary to assess the safety of a carrier. We only get involved in that in a secondary way, in that before we issue an economic authority we ensure that Transport Canada has, in fact, issued its technical authority. It is a secondary check, if you like, on safety.

Senator Poulin: You are the second one who signs the cheque.

Mr. Currie: As far as I know, we do not sign any cheques, but we do issue a licence.

Senator Poulin: What about your responsibility regarding service and affordability?

Mr. Currie: Service to the public right now is considered to be the responsibility of the carrier. Again, taking the premise that we have competition in the domestic market, the idea is that, given that there is competition for the consumer, it is in the best interests of a carrier to ensure that they provide good service if they want to retain passengers and encourage passengers to fly that airline. Customer service issues are the responsibility of each carrier on its own. We do not have any way of controlling the level of service provided. Whether it is dealing with lost baggage or the frequency of operation or the prices to charge, those issues are determined by the carrier and controlled, it is to be hoped, by market forces.

Senator Roberge: Section 66 refers to price gouging. Can you give us a few examples of situations that have occurred that have been quickly corrected? Can you tell us what the results were?

Mr. Currie: Yes, I can. We have had very few complaints under section 66. I think there have been three. It is very tightly circumscribed in the act, in that it must be on a monopoly route. We found that two of the complaints had to be dismissed because there were competitive services. The other complaint involved a community in the north and one in the south, and it was determined by the agency that there was in fact a monopoly service. Only one carrier provided the service. The agency looked at the fares being charged on that route and at how they had varied over the past few years and determined that the fares were reasonable and that the fare increases were reasonable. It did that by looking at similar kinds of routes linking similar settlements where there was a competitive service. The basic premise of the agency was that, since competition is the underlying basis for the

celle peut-être d'Air Canada avec un nouveau mandat. Notre mandat est de veiller à la question de la propriété et du contrôle canadiens.

[Traduction]

Le sénateur Poulin: Monsieur Currie, dans nos entretiens avec les Canadiens et entre nous-mêmes, nous avons isolé trois préoccupations principales. La première est la sécurité, la deuxième le service et la troisième le prix. Comment allez-vous, à l'office, assurer que le nouveau transporteur national, qui desservira tout le pays, sera réellement le plus sûr possible?

M. Currie: Nous n'avons pas de rôle direct à l'égard de la sécurité. L'aspect sécuritaire est déterminé par les experts de Transports Canada. Nous ne possédons pas, à l'office, les connaissances techniques voulues pour évaluer la sécurité des opérations d'un transporteur. Nous n'avons sur ce plan qu'un rôle secondaire, en ce sens qu'avant d'octroyer une licence d'exploitation, nous nous assurons que Transports Canada a bien donné son autorisation technique. C'est une vérification secondaire, si vous voulez, en matière de sécurité.

Le sénateur Poulin: Vous êtes le deuxième à signer les chèques.

M. Currie: À ma connaissance, nous ne signons pas de chèques, mais nous émettons une licence.

Le sénateur Poulin: Qu'en est-il de votre responsabilité concernant le service et le prix?

M. Currie: À l'heure actuelle, la qualité du service relève exclusivement du transporteur. Encore une fois, la prémisse est que nous avons de la concurrence sur le marché intérieur, et dans ces conditions, il est dans l'intérêt du transporteur d'offrir un bon service s'il veut conserver et attirer la clientèle. Le service est de la seule responsabilité du transporteur. Nous n'avons aucun moyen de contrôler la qualité du service offert. Qu'il s'agisse de bagages perdus ou de la fréquence des vols ou des modifications de tarifs, tout cela est du seul ressort du transporteur avec comme sanction, espère-t-on, les forces du marché.

Le sénateur Roberge: L'article 66 traite des prix abusifs. Pourriez-vous nous donner quelques exemples de situations qui se sont produites et qui ont été rapidement rectifiées? Pouvez-vous nous dire quels étaient les résultats?

M. Currie: Oui. Nous avons reçu très peu de plaintes en vertu de l'article 66. Je crois qu'il y en a eu trois. Notre pouvoir est très circonscrit par la loi, en ce sens qu'il doit s'agir d'une ligne monopolistique. Nous avons dû rejeter deux des plaintes parce qu'il y avait concurrence. L'autre plainte concernait une localité du nord et une du sud et l'office a déterminé qu'il y avait bien un monopole. Un seul transporteur offrait le service. L'office s'est penché sur les tarifs pratiqués sur cette ligne et leur évolution au cours des années et a statué que les tarifs étaient raisonnables et les hausses raisonnables. Il a comparé pour cela les prix avec des lignes similaires reliant des localités similaires desservies par plusieurs concurrents. La prémisse de l'office était que, puisque tout le système repose sur la concurrence, si sur une ligne à concurrence les tarifs sont d'un certain niveau, et s'ils se situent à

system, if on a route with competition the fares were at a particular level, and if they were at a similar level on a route with no competition, then they were also reasonable. That was how the agency did it.

We have never had a situation in which we found unreasonable fares and ordered a change. We have the power to do that, but we have reached the point of finding unreasonable fares and having to take corrective action.

Senator Roberge: In the situation we will be facing of a super monopoly carrier, do you feel that the recommendations on which you base your decisions to make those types of judgments are strong enough?

Mr. Currie: In the case of a monopoly or dominant carrier, the issue of how you determine a reasonable fare will be more difficult. It will be a challenge for the agency. If the legislation stays as it is currently and we have to administer it under a situation of a dominant carrier, it will be more difficult. Presumably, there will be far more routes where there is a dominant carrier, and therefore the kind of comparative approach that the agency used for dealing with the last complaint it had might not be valid in the future. It might need to find another methodology in order to determine what is reasonable and what is a reasonable increase.

I think it would be a real challenge for the agency to administer the current legislation in the situation of a dominant carrier.

Senator Roberge: Would you be prepared to make recommendations to this committee to help us to ensure that our Canadian travellers are well protected and do not face price gouging?

Mr. Currie: When it comes to recommending changes, I must defer to the minister. The minister decides what kinds of changes are appropriate. Once he has determined what the policy is, we do our best to administer the act.

Senator Roberge: Your quasi-judicial body must refer to the minister in order to strengthen regulations in your area?

Mr. Currie: In terms of changing legislation, that would be the minister's responsibility. In terms of how we administer it, that would be the agency's responsibility. If the legislation stays as it is, the agency will develop a mechanism or mechanisms for deciding what is reasonable or not reasonable in terms of fares or fare increases. If the legislation changes and perhaps defines "reasonable" or describes different conditions, then we will adapt. However, as things stand right now, in terms of changing the act, it is the minister's responsibility. In terms of administering the act, it is our responsibility. I try to make the distinction.

Senator Roberge: Let us follow your line of thought. In the administration of the act, are there any recommendations that you could bring to this committee that would help you to protect our consumers by strengthening your administration?

Mr. Currie: In terms of the administration, once the law sets it out, then we have enough discretion to be able to determine

un niveau similaire sur une ligne sans concurrence, les seconds sont également raisonnables. C'est ainsi que l'office a procédé.

Il n'y a jamais eu de situation où nous aurions constaté des tarifs déraisonnables et ordonné une baisse. Nous avons le pouvoir de le faire, mais nous n'avons jamais eu de situation où nous devions intervenir.

Le sénateur Roberge: Dans l'éventualité où nous aurions un super transporteur monopolistique, pensez-vous que les critères sur lesquels vous fondez vos décisions sont suffisamment stricts?

M. Currie: En cas de monopole ou transporteur dominant, il sera plus difficile de déterminer si un tarif est raisonnable. Ce sera un défi pour l'office. Si la loi reste inchangée et que nous devons l'administrer dans une situation de transporteur dominant, ce sera plus difficile. J'imagine qu'il y aura beaucoup plus de lignes à transporteur dominant et, par conséquent, la méthode comparative que nous avons employée pour statuer sur la dernière plainte risque de ne plus être valable. Il faudra peut-être trouver une autre méthode pour déterminer ce qu'est un prix et une augmentation raisonnables.

Je suppose que ce sera un réel défi pour l'office d'administrer la loi actuelle dans une situation de transporteur dominant.

Le sénateur Roberge: Seriez-vous prêt à formuler des recommandations à notre comité pour nous aider à faire en sorte que les voyageurs canadiens soient bien protégés et ne paient pas des prix abusifs?

M. Currie: Pour ce qui est de recommander des changements, je dois m'effacer devant le ministre. C'est le ministre qui décide quels changements sont appropriés. Une fois qu'il a arrêté la politique, nous faisons de notre mieux pour administrer la loi.

Le sénateur Roberge: Votre organe quasi judiciaire doit en référer au ministre lorsqu'il s'agit de renforcer la réglementation dans son domaine de compétence?

M. Currie: S'il s'agit de modifier la loi, c'est la responsabilité du ministre. S'il s'agit d'administrer la loi, c'est notre ressort. Si la loi reste inchangée, l'office élaborera des mécanismes pour décider quels tarifs ou augmentations sont raisonnables et lesquels sont déraisonnables. Si la loi change, et définit peut-être la notion de «raisonnable» ou décrit des conditions différentes, nous nous adapterons. Toutefois, en l'état actuel des choses, la modification de la loi relève de la responsabilité du ministre. Notre responsabilité est de l'administrer. J'essaie de faire la distinction.

Le sénateur Roberge: Tenons-nous en donc à cela. Sur le plan de l'administration de la loi, pourriez-vous formuler des recommandations à notre comité, susceptibles de renforcer votre administration et de vous aider à protéger nos consommateurs?

M. Currie: Au niveau de l'administration, une fois que la loi fixe les conditions, nous avons suffisamment de latitude pour

appropriate administrative measures within that framework. I do not think there is a need to change in that sense.

Senator Roberge: This committee, as well as the House committee, will make recommendations to the minister in order to ensure that our Canadian travellers are protected. I am asking you again, can you give us some help in that respect?

Mr. Currie: I do not think that I can. That is something I must leave to Transport Canada and to the minister.

The Chairman: I think, Senator Roberge, that is part of our homework.

Senator Finestone: Mr. Currie, suppose there was a recommendation by the Competition Bureau to allow a foreign carrier to operate within Canada. You have certain guidelines under the Canadian Transportation Agency. How would you handle that, if you have not had any changes to the present act that governs you?

Mr. Currie: At present, we would have to disallow it. As the act stands right now, we could not license a carrier for domestic operations if that carrier was 100 per cent owned by foreign interests. We could not license it under the current legislation.

Senator Finestone: If we were to return to the old time of cabotage, and non-Canadians were licensed, how would you respond to that?

Mr. Currie: There is a provision in the act right now for the minister to allow cabotage. The minister can permit cabotage. If the minister permits it, that essentially allows the minister to exempt an entity from the requirements to be Canadian. We then do the other licensing requirements for which we are responsible. That does happen from time to time, but not normally for an ongoing service.

As an example, there may be a situation where there is a need to allow a foreign carrier, a non-Canadian carrier, to operate between two points in Canada, perhaps to move a piece of heavy equipment, something of that nature. The minister may then exempt that foreign carrier from the requirements to be Canadian, and we can then go ahead and permit the other licensing requirements to allow the operation to go ahead. It happens reasonably frequently for one-off operations. It has happened on occasion that for perhaps a week or two it has been necessary to bring in another carrier.

Senator Finestone: Is cabotage normally assessed on a case-by-case basis?

Mr. Currie: It is judged entirely on a case-by-case basis. The power exists for the minister to do that if it the minister decides it is appropriate.

Senator Finestone: I understand that you had responsibility for some of the competition aspects until the law was changed. When was that changed?

Mr. Currie: The new act came into effect in July 1996. Prior to that, we did have the power to review mergers and acquisitions to determine whether or not they were in the public interest.

prendre les mesures administratives appropriées à l'intérieur de ce cadre. Je ne pense pas que des changements soient nécessaires à cet égard.

Le sénateur Roberge: Notre comité, tout comme le comité de la Chambre, formulera des recommandations au ministre en vue de protéger les voyageurs canadiens. Je vous le demande encore, pouvez-vous nous aider à cet égard?

M. Currie: Je ne pense pas le pouvoir. Je dois m'en remettre à Transports Canada et au ministre.

La présidente: Sénateur Roberge, je pense que cela fait partie de notre travail.

Le sénateur Finestone: Monsieur Currie, supposons que le Bureau de la concurrence recommande d'autoriser un transporteur étranger à exploiter des lignes au Canada. L'Office des transports du Canada est tenu d'appliquer certaines directives. Que feriez-vous dans un tel cas, en l'absence d'une modification de la loi qui vous régit?

M. Currie: À l'heure actuelle, nous ne pourrions l'autoriser. En l'état actuel de la loi, nous ne pourrions accorder de licence à un transporteur pour des lignes intérieures si ce transporteur est détenu à 100 p. 100 par des intérêts étrangers. Nous ne pourrions accorder de licence aux termes de la loi actuelle.

Le sénateur Finestone: Si nous retournions au cabotage d'antan, et que des non-Canadiens étaient autorisés à le pratiquer, comment réagiriez-vous à cela?

M. Currie: Il existe déjà une disposition dans la loi qui permet au ministre d'autoriser le cabotage. Le ministre peut permettre le cabotage. Si le ministre le permet, il exonère en pratique cette entité de l'obligation d'être canadienne. Dans ce cas, nous appliquerions les autres conditions de licence qui relèvent de notre responsabilité. Cela arrive de temps à autre, mais pas normalement pour un service continu.

Par exemple, il peut arriver qu'il faille autoriser un transporteur étranger à effectuer une liaison entre deux points au Canada, peut-être pour transporter un équipement lourd, quelque chose de cette nature. Le ministre peut alors exonérer le transporteur étranger de l'obligation d'être canadien et nous pouvons alors appliquer les autres conditions d'octroi de licence. Cela arrive assez souvent pour des opérations ponctuelles. Il est arrivé aussi qu'il faille faire appel à un autre transporteur pendant une semaine ou deux.

Le sénateur Finestone: Le cabotage est-il normalement évalué au cas par cas?

M. Currie: Exclusivement au cas par cas. Le ministre a le pouvoir d'accorder cette exemption lorsqu'il le juge approprié.

Le sénateur Finestone: Je crois savoir que vous étiez responsable de certains des éléments de la concurrence avant la modification de la loi. Quand a-t-elle été changée?

M. Currie: La nouvelle loi est entrée en vigueur en juillet 1996. Auparavant, nous avions le pouvoir d'examiner les fusions et acquisitions pour déterminer si elles étaient ou non dans l'intérêt public.

Senator Finestone: At present the responsibility lies with the Competition Bureau, do they have the right to act as you did in the old legislation?

Mr. Currie: They have the right to look at mergers and acquisitions from a competition perspective. In the National Transportation Act of 1987, we had a broader public interest, a determination that covered off, not just competition, but other concerns such as regional issues and so on.

Senator Finestone: Mr. Currie, under that public interest, would compliance with the Official Languages Act of Canada have been one of the tests of good faith, demonstrating a Canadian vision for airlines?

Mr. Currie: The Official Languages Act was not mentioned specifically in our legislation. However, the public interest had to be consistent with other acts of Parliament. Therefore, in an indirect sense, the answer could be "yes". That was in the previous legislation; that is not the current legislation.

Senator Finestone: As a supplementary to a question of one of my colleagues, I asked you before whether you felt that there were some amendments, changes or revisions that needed to be made. The reason I asked that was that it struck me, as you were outlining the aspects of safety, security and affordability, that there are so many holes that you could drive a Mack truck through that it must be extremely frustrating, for those of you with the responsibility, to try to administer the act, in that it has been significantly changed so that much of the power and authority originally vested in you is no longer there.

In regard to safety, you pointed out that Transport Canada has part of the responsibility, so you share that. In regard to service, you say you have no control on the question of service. In regard to affordability, price gouging and competition, you do not have the rules and regulations right now. Those are three of the checks that would be important; the fourth, where I asked you about one of the defining characteristics of Canada, is the Official Languages Act, and again you do not address the public interest there.

I should like to return to the questions that were posed previously by my colleagues: First, do you not feel, from your experience as a result of the changes in the legislation, that there are recommendations you should be making to the minister? Second, could you indicate to the members of this committee, either orally now or in writing at a later date, how you see the best interests of Canadians being served in order that we might recommend some changes that would be constructive?

Mr. Currie: The agency does have a responsibility to report on the operation of the act in its annual report each year. In terms of the operation of the act, we have expressed how we have found the act to work or not work. The report is not designed to allow the agency to make policy recommendations, per se, to the minister.

In the annual report, the agency has, each year, commented on certain sections of the act and their operation. Frankly, comments have been more on the rail side than on the air side. Where the agency has found that the act has not been working well or there

Le sénateur Finestone: Puisque dorénavant la responsabilité appartient au Bureau de la concurrence, celui-ci a-t-il le droit d'agir comme vous le faisiez en vertu de l'ancienne loi?

M. Currie: Il a le droit d'examiner les fusions et acquisitions sous l'angle de la concurrence. Selon la Loi sur les transports nationaux de 1997, nous avons un intérêt public plus large à considérer qui couvrait, outre la concurrence, d'autres éléments tels que les enjeux régionaux et cetera.

Le sénateur Finestone: Monsieur Currie, l'un des critères de cet intérêt public était-il le respect de la Loi sur les langues officielles, à titre de preuve de bonne foi, de démonstration d'une vision canadienne de la part des compagnies aériennes?

M. Currie: La Loi sur les langues officielles n'était pas spécifiquement mentionnée dans notre loi. Toutefois, l'intérêt public devait être conforme à d'autres lois du Parlement. Par conséquent, indirectement, c'était le cas. Je parle là de l'ancienne loi, pas de la loi actuelle.

Le sénateur Finestone: Je vous ai demandé tout à l'heure, à titre de complément à une question d'un de mes collègues, si vous pensiez que quelques modifications ou révisions s'imposaient. La raison pour laquelle je vous ai demandé cela, c'est que j'ai été frappée, lorsque vous avez parlé de la sécurité et de l'abordabilité, par le nombre de lacunes tellement énormes qu'on pourrait y faire passer un camion, et j'imagine qu'il doit être extrêmement frustrant pour vous d'administrer cette loi qui a été profondément remaniée en vous privant de la plupart des pouvoirs qui vous étaient précédemment confiés.

En ce qui concerne la sécurité, vous avez indiqué que Transports Canada partage cette responsabilité avec vous. Sur le plan du service, vous dites n'avoir aucun moyen d'intervention. En ce qui concerne l'abordabilité, les prix abusifs et la concurrence, vous ne disposez pas de moyens d'intervention. Ce sont là les trois instruments qu'il serait important d'avoir; pour ce qui est du quatrième critère, la Loi sur les langues officielles, l'une des caractéristiques définissant le Canada, vous ne pouvez non plus protéger l'intérêt public.

J'aimerais donc réitérer les questions posées précédemment par mes collègues. Premièrement, n'y a-t-il pas des recommandations que vous devriez faire au ministre, sur la foi de votre expérience et des résultats de la refonte de la loi? Deuxièmement, pourriez-vous indiquer aux membres de ce comité, soit oralement aujourd'hui soit par écrit ultérieurement, comment l'intérêt des Canadiens pourrait être mieux servi, afin que nous puissions recommander quelques changements constructifs?

M. Currie: L'office est tenu de faire le point de l'application de la loi chaque année dans son rapport annuel. Pour ce qui est du fonctionnement de la loi, nous avons indiqué ce qui marche bien et ce qui ne marche pas bien. Le rapport n'est pas conçu de manière à permettre à l'office de formuler des recommandations de politique, à proprement parler, au ministre.

Dans son rapport annuel, l'office a émis chaque année des avis sur certains articles de la loi et leur fonctionnement. Franchement, ces avis ont porté davantage sur le transport ferroviaire que le transport aérien. Chaque fois que l'office a estimé que la loi

have been problems with it, the agency has raised these issues in its annual report.

In terms of the air side, the only issues that have come up have been of a fairly minor technical nature. These have not been raised in the annual report. In the past the act has worked well in dealing with the situation where there was a competitive market.

What will happen in the future if there is a dominant carrier? That is a different situation. That will then involve changes in policy to deal with that. That is what the minister has said he intends to do in setting out a framework, and in consulting with various parties to obtain views on what should be in that new framework.

It would be very difficult, within the current act, to meet the minister's commitments. There will be some changes necessary. What those are is a policy decision which the minister will take.

Senator Finestone: What is your role pursuant to the international air agreement?

Mr. Currie: Our responsibility is primarily to administer agreements once they are in place. For example, licensing function, allowing changes for carriers operating to and from the country, approving code sharing — that sort of thing. We are involved in the negotiation process. The negotiating team from Canada normally has three parties: Foreign Affairs, Transport Canada, and the Canadian Transportation Agency.

The agency's role tends to be in the technical end and researching business articles. Transport Canada decides what the policy will be in terms of negotiating air agreements. We do have a role, but it is not the primary role in terms of determining the policy.

Senator LeBreton: I should like to follow up on the issue of cabotage. You say the minister has the ability to rule on that issue. If we get into the situation where there is just one airline, do you foresee the issue of cabotage becoming uppermost in the minds of owners of various carriers wishing to come in and provide a service to Canadians so that we would see an increase in competition? Do you see that happening?

Mr. Currie: It is certainly possible. There tends to be a reluctance to allow cabotage in one country without getting reciprocal rights in other countries. It would be more likely that cabotage would occur within Canada if Canada had similar rights in other countries, the foremost among other countries being the United States.

In the past 25 years, the subject of cabotage has been raised in negotiations between the two countries. The subject has never gone very far. That is partly because there is considerable reluctance in the United States to allow cabotage. That could always change. I do not think that is primarily because of Canadian carriers suddenly rushing into the U.S. market and taking over the U.S. market. It is probably more of a concern that, if cabotage is allowed in Canada, it would be difficult not to allow it for carriers from Europe or from Asia, and they could have a

fonctionnait mal ou présentait des problèmes, il en a fait état dans son rapport annuel.

Pour ce qui est du transport aérien, les seules difficultés ont été de nature technique et relativement mineure. Nous n'en avons pas fait état dans le rapport annuel. Jusqu'à présent, la loi a relativement bien fonctionné là où le marché est concurrentiel.

Qu'advient-il à l'avenir s'il y a un transporteur dominant? Ce sera une situation différente. Elle exigera des modifications de la politique. Le ministre a dit son intention d'établir un nouveau cadre et de consulter les diverses parties intéressées quant au contenu de celui-ci.

Il serait très difficile, avec la loi actuelle, de tenir les engagements du ministre. Quelques changements seront nécessaires. La nature de ces derniers est une décision de politique que prendra le ministre.

Le sénateur Finestone: Quel est votre rôle à l'égard des accords aériens internationaux?

M. Currie: Il consiste principalement à administrer ces accords une fois qu'ils sont conclus. Par exemple, émettre les licences, autoriser les changements pour les transporteurs ayant des lignes vers et à partir du Canada, approuver le partage des codes — ce genre de choses. Nous participons au processus de négociation. L'équipe de négociation canadienne comprend normalement trois parties: les Affaires étrangères, Transports Canada et l'Office des transports du Canada.

Le rôle de l'office tend à en être un de conseil technique et de compilateur d'articles de type commercial. Transports Canada décide de la politique de négociation. Nous jouons un rôle, mais non pas le premier rôle sur le plan de la détermination de la politique.

Le sénateur LeBreton: J'aimerais revenir à la question du cabotage. Vous dites que le ministère a le pouvoir de l'autoriser. Si nous arrivons à une situation où il n'y a plus qu'une compagnie aérienne, pensez-vous que le cabotage sera l'une des priorités des divers autres transporteurs aériens qui voudraient offrir un service au Canada et livrer concurrence? Envisagez-vous cela?

M. Currie: C'est certainement possible. Il y a une réticence à autoriser le cabotage chez soi sans obtenir la réciprocité dans les autres pays. La probabilité serait plus grande de voir le cabotage s'implanter au Canada si nous avions des droits similaires dans les autres pays, en particulier aux États-Unis.

La question du cabotage a été soulevée à diverses reprises dans les négociations entre les deux pays au cours des 25 dernières années. Mais ce n'est jamais allé très loin. C'est principalement dû à la grande réticence des États-Unis. Cela pourrait toujours changer. Je ne pense pas que c'est principalement par crainte que les transporteurs canadiens viennent envahir, mais s'il l'on autorisait le cabotage pour les Canadiens, il serait difficile de le refuser aux transporteurs d'Europe et d'Asie qui auraient un impact beaucoup plus grand sur le marché. Jusqu'à présent, il est

much bigger impact on the market. To date, it has been unusual for one country to allow cabotage without getting reciprocal rights.

Senator Fairbairn: Earlier, Mr. Currie, you indicated that, in this hugely complicated exercise we are currently watching and trying to understand, the role of your agency will begin at a point where you will be asked to assess if any entity that comes out of this in the end meets the qualifications with regard to Canadian ownership and Canadian control. You then went on to say that you had received a package of material from Onex and that that was helpful at the time when their offer appeared to be in play. Then you said you had received something from Air Canada as well.

In light of the current developments in recent days, do you have an extensive outline of the Air Canada proposal, either in terms of what has been made public, or perhaps in more detail?

I ask the question because I noticed in the media today a comment that Canadian Airlines was in a difficult position in trying to assess where it might stand in the new order, if this is the one that is agreed on, because they do not have a proposal in front of them.

I wonder to what extent you have, at the transportation agency, such a proposal?

Mr. Currie: I may have been misunderstood. We do have material from Onex, but, while we have been in touch with Air Canada, so far we do not have material from them, although they have indicated that they are planning to send it to us. That would include information about their proposed offer for Canadian Airlines. However, as things stand just now, we do not have that material.

I should stress that this is all on an informal basis, designed to allow the agency staff to try, if you will, to get up to speed, so that, if and when we have to deal with a formal application, we will be able to do so as expeditiously as possible. Right now, we do not have information from Air Canada.

Senator Fairbairn: Given all the factors, time will be an important issue by the time any application gets to you. At the moment, though, you do not have any information from Air Canada to do any sort of advance study, other than what is in the public domain?

Mr. Currie: That is correct, yes.

Senator Forrestall: Has the agency had occasion to do some pro forma balance sheets, profit and loss studies, on the merger of Air Canada and Canadian Airlines, or the outright purchase, whenever it will be?

Mr. Currie: Not beyond the material we have seen in the press, no, not so far.

Senator Forrestall: Why would you not have done that?

Mr. Currie: The primary role of the agency is in determining ownership and control, so our primary interest in analyzing the material we got from Onex was basically in trying to understand the nature of the various agreements, the shareholders' agreements, the loan agreements, and so on, to try to understand the relationships between the various parties. However, in terms of

inhabituel qu'un pays autorise le cabotage sans obtenir la réciprocité.

Le sénateur Fairbairn: Monsieur Currie, vous avez indiqué tout à l'heure que, dans cet exercice énormément complexe que nous suivons et cherchons à comprendre, le rôle de votre Office commencera lorsqu'on vous demandera d'évaluer l'entité qui surgira de tout cela pour déterminer si elle répond aux conditions de propriété et contrôle canadiens. Vous avez ajouté avoir reçu une documentation d'Onex avant le retrait de son offre, et qu'elle vous a été utile. Vous avez dit avoir reçu également quelque chose d'Air Canada.

Étant donné les développements de ces derniers jours, avez-vous reçu une description détaillée de la proposition d'Air Canada, en sus de ce qui a été rendu public?

Je pose la question car j'ai lu dans la presse aujourd'hui que Lignes aériennes Canadien dit ne pas trop savoir à quoi s'en tenir car elle n'a pas reçu de proposition.

J'aimerais savoir dans quelle mesure vous, à l'Office des transports, connaissez la nature de la proposition.

M. Currie: Je me suis peut-être mal exprimé. Nous avons reçu une documentation d'Onex, mais, bien qu'étant en contact avec Air Canada, nous n'avons pas reçu de documentation de sa part, on nous a simplement dit qu'on prévoyait de nous l'envoyer. Cela devrait englober des renseignements sur son offre à Canadien. Toutefois, pour l'instant, nous n'avons encore rien en main.

Je souligne que tout cela est à titre officieux, pour permettre au personnel de l'office, en quelque sorte, de se préparer et d'être en mesure, lorsqu'il y aura une demande officielle, de trancher le plus rapidement possible. À l'heure actuelle, nous n'avons reçu aucune information d'Air Canada.

Le sénateur Fairbairn: Vu tous les facteurs en jeu, le temps comptera une fois qu'une demande vous sera présentée. Mais pour l'instant vous n'avez pas reçu d'Air Canada de renseignements qui vous permettraient de faire une étude préalable, autre que ce qui a été publié?

M. Currie: Oui, c'est juste.

Le sénateur Forrestall: L'office a-t-il eu l'occasion de dresser un bilan proforma des profits et pertes concernant la fusion d'Air Canada et de Lignes aériennes Canadien, ou du rachat de cette dernière, le cas échéant?

M. Currie: Non, rien de plus que ce que nous avons vu dans la presse.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

M. Currie: Le rôle premier de l'office est de déterminer la propriété et le contrôle, si bien que l'analyse de la documentation fournie par Onex visait principalement à comprendre la nature des divers accords, des accords d'actionnaires, des accords de financement, et cetera, pour tenter de comprendre les relations entre les diverses parties. Mais pour ce qui est de la situation

looking at the overall financial situation of the carrier, we have not done that in any detail, as I understand it.

I would ask Ms Gravelle if she has anything to add with respect to the analysis we have done.

Ms Mary-Jane Gravelle, Senior Analyst, Licensing and Charters Directorate, Canadian Transportation Agency: That is exactly correct. We have not received detailed documents from Air Canada yet. Those documents may include pro forma financial statements. If and when we receive them, we will obviously examine them. We would not have enough information right now from the public domain to try to put together those pro forma financial statements. The exact relationship with Canadian Airlines is not known.

Senator Forrestall: Would any other government agency be undertaking such work? It is very important for us to understand what it is we are discussing.

Mr. Currie: I am not sure. Transport Canada obviously has a policy responsibility here, and they may well have more information. If they do, it has not been, and I would not expect it to be, shared with us. You could certainly ask Transport Canada, but it is my expectation that any information they have would have been obtained on a confidential basis.

Senator Roberge: What about the deal that was struck between Lufthansa, United Airlines and Air Canada? Would you have been made aware of that in detail?

Mr. Currie: That is one of the pieces of information we have requested from Air Canada. We have not yet received it, but we would expect to look at it.

Senator Finestone: With respect to Air Canada's proposed low-cost service out of Hamilton, have they included that in their package to you, including information on how that may have an impact on competition with existing airlines?

Mr. Currie: We have no information on that as yet. It is definitely the kind of information we would expect to get. If there is to be a new low-cost carrier and it is to be licensed by us, we would certainly require information on that carrier before the licensing process was finished. As of yet, we have no information on that, over and above what has been in the public domain.

The Chairman: I thank the witnesses for appearing.

Our next witnesses are from the Canadian Auto Workers. Welcome and please proceed.

Mr. Buzz Hargrove, President, Canadian Auto Workers: I should like to thank the committee for the opportunity to be here today to express the views of our union. However, I must start out with the disclaimer that what I am expressing may not be a consensus point of view in our union. As you may know, there is a bit of controversy in our union over this issue.

Senator Roberge: It may be the same here.

Mr. Hargrove: It is a bit like Parliament most days.

financière d'ensemble du transporteur, non nous ne l'avons pas examinée en détail, à ma connaissance.

Je vais demander à Mme Gravelle si elle a quelque chose à ajouter concernant l'analyse effectuée.

Mme Mary-Jane Gravelle, analyste principale, Direction des licences et affrètements, Office des transports du Canada: C'est tout à fait exact. Air Canada ne nous a pas encore fait parvenir de documents détaillés. Ces documents pourraient englober des états financiers proforma. Si nous les recevons, nous les examinerons bien évidemment. Nous n'avons pas actuellement suffisamment de renseignements pour tenter d'établir ces états financiers. Nous ne connaissons pas la relation exacte avec Lignes aériennes Canadien.

Le sénateur Forrestall: Est-ce qu'un organisme gouvernemental travaillerait là-dessus? Il est très important que nous sachions de quoi nous parlons.

M. Currie: Je ne suis pas sûr. Transports Canada possède évidemment une responsabilité d'ordre politique et il se peut qu'il ait plus de renseignements. Si c'est le cas, je ne m'attends pas à ce qu'il nous les communique. Vous devriez poser la question à Transports Canada, mais j'imagine que les renseignements en sa possession lui auront été communiqués à titre confidentiel.

Le sénateur Roberge: Qu'en est-il de l'accord conclu entre Lufthansa, United Airlines et Air Canada? En connaissez-vous les détails?

M. Currie: C'est l'un des éléments d'information que nous avons demandé à Air Canada. Nous ne l'avons pas encore reçu, mais nous l'attendons.

Le sénateur Finestone: En ce qui concerne le service à coût réduit proposé par Air Canada à partir d'Hamilton, avez-vous reçu des renseignements là-dessus, notamment sur l'effet sur la concurrence avec les compagnies aériennes existantes?

M. Currie: Nous n'avons rien là-dessus encore. C'est certainement le genre de renseignements que nous nous attendons à recevoir. S'il va y avoir un nouveau transporteur à tarif réduit et s'il va nous demander une licence, nous demanderons certainement des renseignements sur ce transporteur aux fins de notre examen. Mais nous n'avons pas encore de renseignements autres que ce qui est du domaine public.

La présidente: Je remercie les témoins d'avoir comparu.

Nos prochains représentent le Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile. Je vous souhaite la bienvenue et vous cède la parole.

M. Buzz Hargrove, président, Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile: Je veux remercier le comité de son invitation à comparaître aujourd'hui pour exprimer les vues de notre syndicat. Toutefois, je dois commencer par vous avertir que les opinions que j'exprimerai ne traduisent pas nécessairement un consensus de notre syndicat. Comme vous le savez peut-être, cette question suscite quelque controverse chez nous.

Le sénateur Roberge: Peut-être bien chez nous aussi.

M. Hargrove: La plupart du temps, cela se passe chez nous un peu comme au Parlement.

Senator Fairbairn: You look pretty chipper, considering.

Mr. Hargrove: I would like to take a few minutes to give you a brief history, following which I will outline our perspective, as we look ahead. Unlike many people who are involved in the debate on the airline industry, we did not just drop into this debate — and I am not talking about the people here in the Senate. I have a great deal of respect for the political structures of our country, including the Senate.

Senator Finestone: Music to our ears.

Mr. Hargrove: I said that, in some instances, I would be in a minority.

I was quite disgusted when I read an article that described the Minister of Transport as the stupidest minister of the century. These people have not added any quality to the discussion during the past decade, since the privatization of Air Canada. The industry has been in constant turmoil during that period.

We have made many presentations to the government — and you will find several presentations to Senate committees as well during this period. In those presentations, we talked about how the industry has been deregulated, how we have tried to act like the Americans — all of this in a country whose population is small and spread over a geography much different than the U.S. — and how deregulation, in its purest form, could not be anything but a disaster, which it has proven to be.

We highlighted that mostly in 1986, when, for the third time, Canadian Airlines, this time under its new CEO, Kevin Benson, came to us and said that he wanted the workers to take a pay cut. He said that they had a solution, a four-year plan, which included a 10 per cent pay cut. He told us that they did not want the union to be involved, that Canadian just wanted us to know what they were doing. They thought that if they threatened to close down the airline our members would agree to a 10 per cent pay cut.

We did not think that made much sense. We challenged them on the idea that, if concessions were the solution to that company, we would have had a solution in place before 1996.

We called in the government. The Minister of Transport at that time was Minister Anderson. We did not get a sympathetic ear. I talked to Paul Martin, the Minister of Finance. We talked to the Prime Minister's chief aide. We talked to everyone that we could talk to in Ottawa. I talked to people Herb Gray and others whom I have known for a number years. We told them that this would not solve the problem, that we were, in fact, delaying one more time the restructuring of the airline industry in Canada.

At the end of the day, the government saw fit to go to Parliament to require a vote amongst our members in spite of the fact that we had an agreement in place that was just ratified months earlier and was not about to expire for another two and a half years,

Le sénateur Fairbairn: Vous avez l'air fringant, malgré tout.

M. Hargrove: J'aimerais prendre quelques minutes pour vous faire un petit historique, ensuite de quoi j'esquisserai notre optique de l'avenir. Contrairement à beaucoup d'intervenants dans le débat sur le transport aérien, nous connaissons bien le sujet, et ne voyez pas là une allusion aux sénateurs. Je porte un grand respect aux structures politiques de notre pays, Sénat compris.

Le sénateur Finestone: C'est de la musique à nos oreilles.

M. Hargrove: J'ai bien précisé que, parfois, je suis minoritaire.

J'ai été écoeuré en lisant un article qui qualifiait le ministre des Transports de ministre le plus stupide du siècle. Ces gens-là n'ont rien ajouté à la qualité du débat qui se déroule depuis une dizaine d'années, depuis la privatisation d'Air Canada. Le secteur est en constante ébullition depuis.

Nous sommes intervenus à de nombreuses reprises auprès du gouvernement au cours de cette période, de même que dans des comités sénatoriaux. Dans ces présentations, nous parlions de la manière dont le secteur a été déréglementé, puisque nous avons voulu copier les Américains — tout cela dans un pays dont la population est réduite et dispersée sur un territoire géographiquement très différent des États-Unis — et avons prédit que la déréglementation, dans sa forme la plus pure, ne pourrait aboutir qu'à un désastre, ce qui s'est avéré.

Nous avons surtout lancé ces avertissements en 1986 lorsque, pour la troisième fois, Lignes aériennes Canadien International, chapeauté cette fois par son nouveau PDG, Kevin Benson, est venu nous voir pour demander que les employés acceptent une baisse de salaire. Il a dit qu'il avait une solution, un plan sur quatre ans, qui prévoyait une baisse de salaire de 10 p. 100. Il nous a dit ne pas vouloir que le syndicat s'en mêle, que Canadien voulait simplement nous faire savoir ce qui se passait. Il pensait que s'il menaçait de fermer la compagnie, nos membres accepteraient une baisse de salaire de 10 p. 100.

Nous avons répondu que cela ne tenait pas debout. Nous lui avons dit que si les concessions salariales étaient une solution pour cette compagnie, le problème aurait été réglé bien avant 1996.

Nous avons fait appel au gouvernement. Le ministre des Transports à l'époque était M. Anderson. Il ne nous a pas fait bon accueil. J'ai parlé à Paul Martin, le ministre des Finances. Nous avons parlé au chef de cabinet du premier ministre. Nous avons parlé à qui voulait nous écouter à Ottawa. J'ai parlé à des gens comme Herb Gray et d'autres que je connais depuis des années. Nous leur avons dit que cela ne réglerait pas le problème, que l'on ne faisait que retarder la restructuration du transport aérien au Canada.

Pour finir, le gouvernement a jugé bon de faire adopter une loi exigeant un vote de nos membres, bien que nous avions une convention qui venait d'être ratifiée quelques mois auparavant et qui avait encore deux années et demie à courir.

I was portrayed as being undemocratic in 1996. It is interesting how the worm turns. I opposed letting the members vote, in view of the fact that their jobs were being threatened, as opposed to voting whether they wanted to contribute more of their paycheque to Canadian airlines. The government said that I was acting in an undemocratic fashion, and they ordered a vote. My members and the members of other unions were saying that, not only was I undemocratic, but that my plot was to destroy Canadian Airlines so that Air Canada would be the only carrier left in Canada. Today, it is the reverse: People are saying that my desire is to protect the Canadian Airlines workers at the expense of Air Canada.

I am only trying to do what I have tried to do since the government privatized Air Canada in 1989. The industry has developed in probably the most unbusiness-like way of any industry in the country. I would ask honourable senators to think about any other industry where the competition has been between two companies that have lost money. Both airlines have lost money over the full 10-year span — Canadian Airlines, more than \$ 1 billion, and Air Canada has finally just about broke even, after 10 years. The competition was based on how much could be taken out of the workers' pockets. At the same time, they kept flying planes with seats that had nobody in them and for fares that would not pay for the price of putting the plane in the air. That was how we ran the industry for 10 years and then we wonder why we have a problem.

That brings me to this year. We never bought the four-year logic of Mr. Benson and the management of Canadian Airlines. We said that it will not work, cannot work, and that it was another delay of the inevitable period of restructuring that has to come.

This spring we called a press conference in Toronto. We had had a meeting with David Collenette wherein we presented our case about what we considered the problem in the industry. We called for the government to get involved and restructure the industry. We called for an end to destructive competition. We called for the government to take a minority equity position in Canadian Airlines, a position that would have avoided the whole fiasco we find ourselves in today. If the government were a minority owner in the company, it could work with the management of Canadian and Air Canada. The government would then have an inside window on the industry and would be in a position to do something about the destructive competition that we had experienced for almost a decade.

Because 16,000 jobs were at stake, for the first time in my life I called for a lifting of the 25 per cent on foreign investment — this from a Canadian nationalist. It was my opinion that we should open it up, to give Canadian Airlines the maximum opportunity to become a real player in the industry.

My idea was not well received by the government. There was recognition, however, that there was a crisis in the industry. To Mr. Collenette's credit, he introduced section 47 of the Transportation Act. Ten days later, Onex presented a proposal to buy both companies and their regional carriers. That started an

On m'a accusé d'être antidémocrate en 1996. C'est curieux comme le vent tourne. J'étais opposé à tenir un vote parmi nos membres, vu que leurs emplois étaient menacés, plutôt que de leur demander s'ils voulaient contribuer une part encore plus grande de leur chèque de paie à Lignes aériennes Canadien. Le gouvernement a dit que j'agissais de façon antidémocratique et a ordonné un vote. Mes membres et ceux d'autres syndicats disaient que non seulement j'étais antidémocrate, mais que mon dessein était de détruire Canadien afin qu'Air Canada soit le seul transporteur restant dans le pays. Aujourd'hui, c'est l'inverse: on dit que je veux protéger les travailleurs de Lignes aériennes Canadien aux dépens d'Air Canada.

J'essaie seulement de faire ce que je fais depuis que le gouvernement a privatisé Air Canada en 1989. Le secteur a évolué de la manière probablement la moins rationnelle de tous les secteurs du pays. Honorables sénateurs, essayez de me citer un autre secteur où la concurrence se fait entre deux sociétés qui perdent de l'argent. Les deux compagnies aériennes ont perdu de l'argent tout au long des 10 années — Canadien, plus de 1 milliard de dollars et Air Canada vient juste d'équilibrer ses comptes, après 10 ans. La concurrence jouait sur les sommes que l'on pouvait soutirer aux employés. Dans le même temps, ils faisaient voler des avions à vide et à des tarifs qui ne couvraient même pas le coût du vol. Voilà comment ils ont géré l'industrie pendant 10 ans, et ensuite on s'étonne d'avoir un problème.

Cela m'amène à cette année. Nous n'avons jamais avalé la logique des quatre années de M. Benson et de la direction de Lignes aériennes Canadien. Nous leur disions que cela ne marcherait pas, ne pouvait pas marcher et que ce n'était que retarder encore plus l'inévitable restructuration.

Au printemps dernier, nous avons convoqué une conférence de presse à Toronto. Nous venions de rencontrer David Collenette pour lui expliquer quel était, selon nous, le problème du secteur. Nous avons demandé au gouvernement d'intervenir et de restructurer l'industrie. Nous avons demandé l'arrêt de cette concurrence destructive. Nous avons demandé au gouvernement de prendre une participation minoritaire dans Lignes aériennes Canadien, ce qui aurait évité le fiasco dans lequel nous nous trouvons aujourd'hui. Si le gouvernement était actionnaire minoritaire de la société, il pourrait travailler avec la direction et Air Canada. Le gouvernement aurait ainsi une fenêtre privilégiée sur l'industrie et pourrait faire quelque chose pour remédier à la concurrence destructrice qui règne depuis presque une décennie.

Du fait que 16 000 emplois étaient en jeu, pour la première fois de ma vie j'ai demandé que l'on supprime le plafond de 25 p. 100 de propriété étrangère — moi, un nationaliste canadien! Je pensais qu'il fallait ouvrir l'actionnariat, donner à Lignes aériennes Canadien la meilleure possibilité de devenir un acteur réel de ce secteur.

Mon idée a été mal accueillie par le gouvernement. Toutefois, il a reconnu qu'il y avait une crise dans l'industrie. Il faut mettre au crédit de M. Collenette l'introduction de l'article 47 de la Loi sur les transports. Dix jours plus tard, Onex a proposé de racheter les deux sociétés et leurs filiales régionales. Cela a entraîné une

upward spiral for shareholders and share value, all of which heightened the debate in the country about whether the Onex proposal would be in the best interest of the country.

What is not in the best interests of the country is two airlines, both of them struggling to survive, one of them losing a bundle of money. In my experience, there are not many businesses around the world that have been in business for 10 years, like Canadian Airlines, and have lost money in every year of those 10 years. Over that 10 years, accumulated losses for Canadian Airlines have been in the order of \$1 billion. The reality for Air Canada shareholders is that the value of their stock was less on the day that Mr. Collenette introduced section 47 than it was on the day that the government privatized Air Canada in 1989.

I stress to honourable senators that it is not my goal to represent investors. My goal is to represent working people. In this instance, there are 10,000 workers involved — 6,000 at Air Canada and its regional carriers and 4,000 at Canadian Airlines and its regional carriers. We have nine or ten collective agreements in place. Each regional carrier has its own collective agreement, as do Air Canada and Canadian Airlines.

I set out to bargain with both investment groups to defend the interests of our members. We made a simple proposal, following the announcement by Mr. Schwartz. We asked for a commitment in writing that, during the restructuring process, no one would be laid off, that no one would involuntarily be moved or relocated across the country, that none of our work would be moved to the United States or offshore. Our workers are very susceptible because reservations can be made as easily from Toronto as they can from Montreal. Our workers are susceptible to being transferred, as was the case when American Airlines became involved with Canadian Airlines and several of our jobs were transferred to Dallas, Texas. In addition, we wanted a guarantee that, although there would be one company, there would be two seniority lists. That is to say, the airlines could be run as one in terms of getting rid of capacity and providing service to communities and customers, but in terms of the workers we wanted two seniority lists so that lives would not be disrupted. In the airline industry, unlike any other, everything is based on seniority — your vacation schedule, whether you get prime time, your shift schedule, whether you work at the airport or in downtown Toronto or Montreal at the reservation offices. Airline workers guard those things jealously, and well they should. We needed a commitment on that.

We recognized that there are too many people working in the airline industry. Someone said, "My goodness, a trade union leader who recognizes that there are too many people working in an enterprise!" Our union is involved in the automobile industry, which is the most productive, low-cost, high-quality industry in the world today. We have always said that we do not want a feather bed. We want a quality product in whatever we do, and we want to ensure that costs are as low as they can be.

escalade du cours des actions, ce qui a alimenté le débat dans le pays sur l'utilité publique de la proposition d'Onex.

Ce qui n'est pas dans l'intérêt du pays, c'est l'existence de deux compagnies aériennes, toutes deux peinant pour survivre, l'une perdant des masses d'argent. Selon mon expérience, il y a peu d'entreprises dans le monde qui aient perdu, comme Canadien, de l'argent chaque année pendant ses 10 années d'existence. Les pertes accumulées par Canadien au cours de ces 10 années sont de l'ordre de 1 milliard de dollars. La réalité pour les actionnaires d'Air Canada est que le cours de leurs actions était inférieur le jour où M. Collenette a introduit l'article 47 à celui du jour où le gouvernement a privatisé Air Canada, en 1989.

Je signale aux honorables sénateurs que mon but n'est pas de représenter les investisseurs. Mon but est de représenter les travailleurs. En l'occurrence, ils sont 10 000 — 6 000 chez Air Canada et ses transporteurs régionaux et 4 000 chez Lignes aériennes Canadien et ses filiales régionales. Nous avons neuf ou dix conventions collectives en vigueur. Chaque transporteur régional a sa propre convention collective, tout comme Air Canada et Canadien.

J'ai commencé à négocier avec les deux groupes d'investisseurs pour défendre les intérêts de nos membres. Nous avons formulé une proposition simple après l'annonce de M. Schwartz. Nous avons demandé l'engagement écrit qu'il n'y aurait pas de licenciement pendant la restructuration, que nul ne serait muté ou relocalisé contre son gré, qu'aucune part de notre travail ne déménagerait aux États-Unis ou à l'étranger. Nos travailleurs sont très exposés car les réservations peuvent aussi facilement être faites à partir de Toronto que de Montréal. Nos travailleurs sont exposés à des mutations, comme celles intervenues lorsqu'American Airlines a acheté une part de Canadien, lorsque plusieurs emplois ont été transférés à Dallas, au Texas. En outre, nous voulions la garantie que, bien qu'il n'y aurait plus qu'une seule compagnie, il y aurait deux listes d'ancienneté. Autrement dit, les sociétés pourraient être gérées comme une seule s'agissant de vendre des avions et de fournir le service à la clientèle, mais nous voulions que pour le personnel il y ait deux listes d'ancienneté afin que leur vie ne soit pas mise sens dessus-dessous. Dans le transport aérien, contrairement aux autres secteurs, tout est fondé sur l'ancienneté — les dates de vacances, les heures de travail, le calendrier des quarts, l'affectation au bureau de réservation à l'aéroport ou au centre-ville de Toronto ou de Montréal. Les travailleurs gardent ces choses jalousement, comme il se doit. Nous voulions un engagement là-dessus.

Nous reconnaissons qu'il y avait un sureffectif dans l'industrie aérienne. Quelqu'un s'est écrié: «Mon Dieu, un dirigeant syndical qui admet qu'il y a trop d'employés dans une entreprise!» Notre syndicat représente les travailleurs de l'automobile, qui est le secteur le plus productif, le plus rentable et qui offre la plus haute qualité du monde aujourd'hui. Nous avons toujours dit que nous ne voulons pas d'une sinécure. Nous voulons un produit de qualité dans tout ce que nous faisons, et nous voulons faire en sorte que les coûts soient aussi bas que possible.

We asked: How do you take people out? We looked at the numbers. If you take our membership of 10,000, as many as 2,000 leave per annum. They either retire, are discharged or quit, or request a leave of absence. Onex asked for 5,000 people. Based on the fact that 2,000 people per annum leave, we suggested that, if they were sincere about their commitment not to disrupt lives, within a two and a half year period they would reach their target of reducing their numbers by 5,000. I suggested that positive synergies would come their way. In addition, they could make it attractive for people to retire early. Of course, enhanced benefits cost money.

We designed a complex program of enhanced retirement benefits so that, instead of having a big cost up front for the investor, it would be spread over as much as a six-year period. As an example, a worker could be encouraged to retire early if he or she received an enhanced benefit for so doing, say at 58 or 60. By offering encouragement to retire early, the company's downsizing objectives could be met. At the same time, opportunities for preferred jobs would open up to other members of the union. We set a new standard and we asked Mr. Milton to meet it. However, he would not do so. They wanted a six-year agreement. They were not prepared to bargain on pensions, on severance, or on moving work out of the country.

Where did we end up? As has been widely publicized, we did not endorse Onex as an investment group to buy a company to make money for shareholders. We endorsed what we had bargained as the best agreement in the best interests of our members.

What did it mean? It meant that at least \$500 million in enhanced retirement and severance benefits would go into the pockets of workers. In the Milton proposal — and he is a clear victor today — \$1.1 billion goes into the pockets of the shareholders. Not one additional penny goes into the pockets of the workers who work for either airline, Air Canada or Canadian, or the regionals. That is a much different proposal that we face today.

The government started out late; nevertheless, I compliment the minister for recognizing the problem before Canadian went bankrupt, as it almost did in 1996, by introducing section 47.

Where are we now? Onex is out of the game. I watched with interest the debate in Parliament. People were going after Onex for a whole lot of reasons. I watched with amazement. No one stepped back and asked, "What happens when Mr. Schwartz and Onex are out of the game?" You now have a clear monopoly. The only player setting the rules is Mr. Milton and a board of directors appointed by Mr. Mulroney in 1989. Some of you may have confidence in that. I do not have a statement either way. However, that is how they got their positions.

We are now faced with not only a monopoly but also an owner who will have four different structures in the airline industry. We will have a first-class carrier up here, namely, Air Canada, which pays people a certain way and has these benefits for this group. In

Nous avons demandé: Comment comptez-vous réduire les effectifs? Nous avons regardé les chiffres. Sur nos 10 000 membres, près de 2 000 s'en vont chaque année, qu'ils prennent leur retraite, qu'ils démissionnent ou sont congédiés, ou demandent un congé. Onex demandait 5 000 suppressions d'emploi. Sachant que 2 000 personnes par an s'en vont, nous leur avons dit qu'ils parviendraient à l'objectif de 5 000 postes supprimés en l'espace de deux ans et demi. J'ai dit qu'ils bénéficieraient de synergies positives. En outre, ils pourraient rendre plus attrayante la retraite anticipée. Évidemment, cela coûte de l'argent.

Nous avons conçu un programme complexe de prestations de retraite dont le coût, au lieu d'être infligé immédiatement à l'investisseur, serait étalé sur six années. Par exemple, un employé serait incité à prendre une retraite anticipée s'il touchait une prestation accrue, mettons à l'âge de 58 ou 60 ans. La réduction d'effectifs visée par la société pouvait ainsi être réalisée par des incitations à la retraite anticipée. Parallèlement, cela ouvrirait des possibilités de promotion aux autres membres du syndicat. Nous avons fixé une nouvelle norme et demandé à M. Milton de l'accepter. Il s'y est refusé. Il voulait une convention collective de six ans. Il ne voulait négocier ni sur les pensions ni sur les indemnités de départ ni sur les transferts d'emploi à l'étranger.

À quoi avons-nous abouti? Contrairement à ce que prétendaient les médias, nous n'avons pas donné notre appui à Onex, à titre de groupe d'investissement désireux d'acquérir une société, pour enrichir les actionnaires. Nous avons appuyé l'accord que nous avions négocié, qui nous paraissait dans le meilleur intérêt de nos membres.

Que prévoyait celui-ci? Il signifiait qu'au moins 500 millions de dollars en prestations de retraite et indemnités de départ accrues iraient dans les poches des employés. Dans la proposition de Milton — et il est manifestement victorieux aujourd'hui — 1,1 milliard de dollars vont dans la poche des actionnaires. Pas un sou de plus ne va dans la poche des employés ni d'Air Canada ni de Canadien, ni des filiales régionales. Nous sommes aujourd'hui confrontés à un projet entièrement différent.

Le gouvernement a tardé à agir; néanmoins, je félicite le ministre d'avoir reconnu le problème avant que Canadien tombe en faillite, comme c'est presque arrivé en 1996, et introduit l'article 47.

Où en sont les choses? Onex est hors jeu. J'ai suivi avec intérêt le débat au Parlement. Les gens vilipendaient Onex pour toutes sortes de raisons. Je suivais les péripéties avec étonnement. Nul n'a pris de recul pour demander: «Que se passera-t-il si M. Schwartz et Onex abandonnent la partie?» Vous avez aujourd'hui un monopole manifeste. Dorénavant, le seul joueur restant fixe lui-même les règles du jeu, soit M. Milton et un conseil d'administration nommé par M. Mulroney en 1989. Cela rassure peut-être certains d'entre vous. Pour ma part, je ne prends pas position, mais c'est ainsi qu'ils ont accédé à leurs postes.

Nous sommes maintenant face non seulement à un monopole, mais aussi à un propriétaire qui jouera sur quatre structures différentes dans le secteur aérien. Tout en haut, vous avez un transporteur de première catégorie, Air Canada, qui paie les gens

the same company, we will have Canadian Airlines, and we will pay them much less. That will be a different carrier. Under them are the regional carriers, who will be paid even less. We will then start a no-frills airline, one where the pilots and flight attendants handle the baggage, take tickets, and fly airplanes. They want a labour cost advantage of 25 to 35 per cent over what they are paying others in the company.

You now have a monopoly at every level. If the government allows them to have an entry level, a second level, a third level, and a top level, the question becomes: Where will the new players and the competition come from?

The government and the Senate can play a big role here. First, the government should ensure that the standards that we established in free collective bargaining with Mr. Schwartz and Onex should be the minimum standards they must meet. They should not be allowed to have a four-layered group. The government has just settled a longstanding argument about how women in government have been paid over the years. Workers who are doing the same job for the same company should get the same rate of pay.

If the struggle is about eliminating capacity in the industry, surely we will not allow the monopoly to introduce more capacity by flying planes out of Hamilton, a city just outside of Toronto. In a perfect world, the industry would be regulated by government to ensure that workers are protected, that consumers are not ripped off, and that the communities across this country receive service. You invite competition in at the entry level, where people can come in, start an airline with little capital investment to begin with. Over time — as WestJet has done — if it is done properly, the company can grow and provide competition to the main carriers. In the meantime, it is the role of government to govern how the monopoly operates.

A lot of parliamentarians say, "Open it up to cabotage." That means that American companies can come in and fly between Toronto, Montreal, Ottawa, Edmonton, Calgary, and Vancouver. The United States would never allow that. No country in the world allows a carrier from outside its border to enter and carry passengers between domestic cities within that country. The Americans would not allow it — not in 100 years. They would not allow us to fly into Chicago, en route to Denver, pick up passengers and move them to Denver. Having said that, if you open it up to cabotage, where will they concentrate their operation? It will be on the main routes, where there is money to be made — namely, Toronto, Ottawa, and Montreal, in the East, and Edmonton, Calgary and Vancouver, in the West. They will destroy any opportunity for us to develop an industry that will grow out of a monopoly if it is given proper lead time and proper support by government.

To sum up, there are two elements involved here. There is a real opportunity to do something good for the country, for the workers, and for the industry itself, as well as the consumers and

d'une certaine façon et accorde tels avantages à tel groupe. Dans la même société, nous aurons Lignes aériennes Canadien, dont les employés seront payés beaucoup moins. Ce sera un transporteur différent. En dessous d'eux, il y aura des transporteurs régionaux qui paient encore moins bien. Ensuite on va lancer une compagnie offrant un service à rabais, où les pilotes et les équipages de bord enregistrent les bagages, ramassent les billets et sont aux commandes de l'avion. Ils veulent des frais salariaux inférieurs de 25 à 35 p. 100 à ce qu'ils payent aux autres employés de la société.

Vous avez maintenant un monopole à tous les niveaux. Si le gouvernement les laisse accaparer le palier d'entrée, le deuxième palier, le troisième palier et le palier supérieur, on peut se demander d'où viendront les nouveaux joueurs, d'où viendra la concurrence?

Le gouvernement et le Sénat peuvent jouer à cet égard un rôle important. Premièrement, le gouvernement devrait veiller à ce que les normes que nous avons établies dans une libre négociation collective avec M. Schwartz et Onex soient le minimum à respecter. Il ne faudrait pas autoriser un groupe à quatre paliers. Le gouvernement vient juste de régler un très vieux litige sur la rémunération des femmes dans la fonction publique. Des employés faisant le même travail pour la même société devraient être rémunérés au même salaire.

Si le problème est un excès de capacité dans l'industrie, on ne va tout de même pas permettre au monopole d'accroître encore cette capacité en offrant des vols sur et à partir de Hamilton, une ville juste à la périphérie de Toronto. Dans le meilleur des mondes, l'industrie serait réglementée par le gouvernement afin que les travailleurs soient protégés, les consommateurs ne soient pas floués et que toutes les villes du pays reçoivent le service dont elles ont besoin. On autorise la concurrence au niveau d'entrée, celui où un entrepreneur peut monter une compagnie aérienne avec un faible investissement initial. Au fil du temps — comme l'a fait WestJet — la compagnie peut grandir et livrer concurrence aux grands transporteurs. Dans l'intervalle, il incombe au gouvernement de réglementer le fonctionnement du monopole.

Nombre de parlementaires disent: «Autorisez le cabotage». Cela signifie que des compagnies américaines pourront débarquer et offrir des vols entre Toronto, Montréal, Ottawa, Edmonton, Calgary et Vancouver. Les États-Unis ne le toléreront jamais. Aucun pays du monde n'autorise une compagnie étrangère à transporter des passagers entre deux points à l'intérieur de ses frontières. Les Américains ne l'autoriseront jamais, même dans un siècle. Ils ne nous autoriseront pas à atterrir à Chicago, en route pour Denver, pour y ramasser des passagers à destination de Denver. Même alors, si on autorise le cabotage, où les compagnies étrangères vont-elles concentrer leur exploitation? Ce sera sur les lignes principales, là où il y a de l'argent à gagner — à savoir Toronto, Ottawa et Montréal, dans l'Est, et Edmonton, Calgary et Vancouver dans l'Ouest. Cela détruira toute possibilité de créer une industrie à partir du monopole, pourvu qu'on lui donne du temps et un soutien adéquat de l'État.

Pour résumer, il y a là deux éléments en jeu. Il y a une réelle occasion de faire quelque chose de bien pour le pays, les travailleurs et l'industrie elle-même, tout comme les

communities across the country. The other is a kind of blind faith in the market or in a simplistic solution such as allowing the Americans or the Europeans to fly passengers between Canadian cities. That will be an absolute disaster. There have been too many mistakes made in this industry before today, but that is behind us. We should take a good look at the industry and listen to people who know the industry and not just people who want to make money off it.

I said at the outset that Mr. Milton and Mr. Schwartz will come out of this fine. Neither of them will have to line up at the food bank, regardless of what happens here, but many workers will be disadvantaged. Where we had job guarantees, we now have none; where we had guarantees respecting relocation, we now have none. We had guarantees that no work would be moved out of the country, and now we have none. Where we had enhanced pensions and enhanced severance pay, we now have nothing. We had a commitment that there would be at least one airline, which would be overseen by the government, with new entrants allowed to come in at the entry level, and now we have a monopoly that wants to control all levels of the travelling public.

In conclusion, I submit to the committee that the basic minimum standard that we bargained for with Mr. Schwartz should be the minimum standard accepted by the government for workers if it is truly interested in protecting workers, as I believe it is. The government should ensure that this monopoly starts out with one company, with an opportunity for others to come in to satisfy the entry-level market, rather than having layering so that no one can survive at any level, other than the monopoly.

Thank you very much. I would be happy to answer your questions.

Senator LeBreton: I was very interested in the presentation of Mr. Hargrove. He has acquitted himself very well on behalf of his workers throughout this process.

On a point of order, I wish to correct the record. In my previous job, I was in charge of appointments for the Prime Minister's Office. Therefore, I can state that Mr. Mulroney did not appoint the board of directors in 1989. Those were not order-in-council appointments. The board was appointed by the privatized Air Canada company.

Mr. Hargrove: Thank you for that correction. However, I think you would agree that Mr. Mulroney had some influence.

Senator LeBreton: I do not think so.

Senator Forrestall: How do we protect the Canadian consumer? Where do we go? What do we do?

Mr. Hargrove: First, we must ensure that we do not have a four-tiered airline industry that precludes anyone entering and building for the future. Second, prices must be controlled by government so that the consumer will not be ripped-off.

New entrants must have the capacity to provide competition at the low level and to build financial strength to gradually move up and offer more competition across the country.

consommateurs et villes du pays. L'autre solution est une espèce de foi aveugle dans le marché ou une solution simpliste comme autoriser les Américains ou les Européens à transporter des voyageurs entre deux villes canadiennes. Ce sera un désastre total. Trop d'erreurs ont déjà été commises dans cette industrie, mais cela c'est le passé. Il s'agit de réfléchir à cette industrie et d'écouter ceux qui la connaissent et pas seulement ceux qui veulent se remplir les poches.

J'ai dit d'emblée que M. Milton et M. Schwartz sortiront de tout cela indemnes. Quoi qu'il arrive, ce n'est pas eux qui feront la queue devant la banque alimentaire, mais de nombreux travailleurs seront pénalisés. Là où nous avions des garanties d'emploi, nous n'en avons plus; là où nous avions des garanties concernant la relocalisation, nous n'en avons plus. Là où nous avions des garanties contre les transferts d'emploi à l'étranger, nous n'en avons plus. Là où nous avions des pensions et indemnités de départ améliorées, nous n'avons rien. Nous avons l'engagement d'avoir au moins une compagnie aérienne, supervisée par le gouvernement, avec possibilité de nouveaux concurrents au niveau d'entrée, et nous avons maintenant un monopole qui va contrôler tous les paliers du transport aérien.

En conclusion, si le gouvernement veut réellement protéger les travailleurs, comme je le crois, il devrait imposer la norme minimale que nous avons négociée avec M. Schwartz. Le gouvernement devrait faire en sorte que ce monopole soit formé d'une seule société, avec possibilité pour d'autres de s'établir pour desservir le marché au niveau d'entrée, au lieu d'avoir des strates multiples telles que personne d'autre que le monopole ne pourra survivre à aucun niveau.

Merci de votre attention. Je serais ravi de répondre à vos questions.

Le sénateur LeBreton: J'ai trouvé très intéressante la présentation de M. Hargrove. Il a très bien défendu les travailleurs tout au long de ce processus.

J'aimerais toutefois apporter un rectificatif. Dans mes fonctions antérieures, j'étais responsable des nominations au Bureau du premier ministre. Je peux donc dire que M. Mulroney n'a pas nommé les membres du conseil d'administration en 1989. Ce n'étaient pas là des nominations par décret. Le conseil a été nommé par la société Air Canada privatisée.

M. Hargrove: Merci de cette rectification. Vous conviendrez, cependant, que M. Mulroney a exercé quelque influence.

Le sénateur LeBreton: Je ne pense pas.

Le sénateur Forrestall: Comment protégeons-nous le consommateur canadien? Par quel moyen? Que faisons-nous?

M. Hargrove: Il faut d'abord veiller à ne pas verrouiller les quatre paliers du secteur aérien, ce qui empêcherait tout concurrent de s'établir et de construire pour l'avenir. Deuxièmement, les tarifs doivent être contrôlés par le gouvernement afin que le consommateur ne soit pas floué.

Les nouveaux entrants doivent avoir la capacité de livrer concurrence aux paliers inférieurs et de se renforcer financièrement peu à peu pour offrir plus de concurrence au niveau national.

Senator Forrestall: It would take a lot of money to sustain an operation for 10 to 20 years until it gets to that stage. That is a tall order.

You are very forceful in your suggestions. Are you talking about going back to regulations that would have the effect of preventing gouging, of allowing smaller locales to be served, of ensuring that routes are not abandoned simply because there is not enough return in the dollar invested in that route, or in that seat?

Is there room for the government to manoeuvre in this respect? How far can it go in terms of regulation, if that is what it will take? In the absence of competition, it will take some form of regulations. I am a capitalist, one of those people who you do not like.

Mr. Hargrove: It has nothing to do with liking or disliking. I do not support the system as I see today, but that has nothing to do with individuals.

I differentiate between a system of capitalism and some capitalists. Some capitalists are good friends of mine. I am saying exactly what you are saying. I am saying, in addition, that you must not get caught in the argument that allowing Americans to fly the key routes in this country will undermine the ability of even the monopoly airline to make a buck. That will surely guarantee that no one else will be able to enter and develop a base for the future.

Some industries must be regulated. With the population base and the geography of Canada, there is no way that we can support a deregulated industry without some form of regulation. We put together a paper for the government in 1996. Through our bargaining with the PMO, we were granted a meeting of all the industry players in December 1997. All the top players and the government attended. We made a presentation. No one challenged it other than Kevin Benson, who said, "We will be fine. Just leave us alone and let the market work its wonder." Air Canada said the same thing. The market now has us back in another crisis situation. We must start by recognizing that and by working out how to prepare this industry for the future.

Senator Forrestall: You certainly must be a key player in that. I would not want to see you far from the action in determining what will happen in this country in the next six to ten months and, beyond that, in the five to ten years that it will take to get some stability back. The industry is unstable; there is no question about that.

Is this situation likely to lead to a rift in your membership?

Mr. Hargrove: It is fair to say that it already has. There is a lot of insecurity. There are many very worried people. For decades, the Air Canada people have been told "restraint, restraint, restraint". Finally, Air Canada began to take advantage of the other company's weakness. Everyone here can attest to how a lack of funds has led to a decline in the product of Canadian Airlines in the last few years. Air Canada has improved its product because it had money coming in and it invested for the future.

Le sénateur Forrestall: Il faudra beaucoup d'argent pour faire vivre une compagnie pendant 10 à 20 ans, jusqu'à ce qu'elle parvienne à ce stade. Ce n'est pas rien.

Vous n'y allez pas par quatre chemins avec vos recommandations. Préconisez-vous un retour à une réglementation ayant pour effet d'éviter les prix abusifs, d'assurer le service aux petites localités, d'éviter l'abandon de lignes jugées insuffisamment rentables?

Le gouvernement a-t-il une marge de manoeuvre sur ce plan? Jusqu'où doit aller sa réglementation, s'il faut y recourir? En l'absence de concurrence, il faudra bien une réglementation. Je suis un capitaliste, une de ces personnes que vous détestez.

M. Hargrove: Ce n'est pas une question de détester ou non. Je ne suis pas en faveur du système actuel, mais cela n'a rien à voir avec les personnes.

Je fais la distinction entre le système capitaliste et certains capitalistes. Certains capitalistes sont de bons amis à moi. Je dis exactement la même chose que vous. J'ajoute qu'il ne faut pas se laisser embobiner par l'argument voulant qu'autoriser les Américains à desservir les lignes principales de ce pays sapera la capacité de même la compagnie monopolistique de gagner des sous. Cela garantira certainement que personne d'autre ne pourra entrer sur le marché et jeter des bases pour l'avenir.

Certaines industries doivent être réglementées. Avec la démographie et la géographie du Canada, il est impossible d'avoir des transports aériens entièrement déréglementés. Nous avons rédigé un document pour le gouvernement en 1996. Après des tractations avec le BPM, on nous a accordé une réunion avec tous les intervenants du secteur en décembre 1997. Tous les acteurs principaux et le gouvernement étaient là. Nous avons fait une présentation. Nul ne l'a contestée, hormis Kevin Benson, qui a dit: «Nous nous débrouillons très bien. Laissez-nous tranquilles et laissez le marché faire ses merveilles». Air Canada a dit la même chose. Le marché nous a maintenant plongés dans une autre crise. Il faut commencer par l'admettre et jeter les bases pour l'avenir de ce secteur.

Le sénateur Forrestall: Il faudra certainement que vous soyez un intervenant clé dans cette entreprise. Je n'aimerais pas vous voir loin du centre de l'action lorsqu'on décidera de ce qu'il faut faire dans les six à dix prochains mois et, au-delà, dans les cinq à dix années pour ramener un peu de stabilité. Le secteur est instable, cela ne fait aucun doute.

Cette situation risque-t-elle d'engendrer une scission chez vos membres?

M. Hargrove: C'est déjà le cas. Il y a beaucoup d'insécurité. Beaucoup de gens très inquiets. Pendant des décennies, on a chanté aux employés le refrain de l'austérité. Finalement, Air Canada a réussi à prendre le dessus en exploitant les faiblesses de l'autre compagnie. Tout le monde a pu constater que le manque de fonds a entraîné un déclin du produit de Canadien ces dernières années. Air Canada a amélioré son produit parce qu'elle avait des rentrées d'argent et a investi pour l'avenir.

Our members are no different from anyone else. They have a great loyalty to their company. The argument that workers are not loyal to their company is nonsense. In every collective bargaining situation, you start from the premise that the workers are loyal to the company. I spent 11 years in the Chrysler plant. I have never bought anything but a Chrysler product. That is loyalty to the company. I know people who have been fulltime union representatives at General Motors all their lives. They have the same loyalty.

The Air Canada workers feel that they have won and are asking why they should be put through this turmoil. They feel that Canadian Airlines should be allowed to go bankrupt.

The workers are not arguing against a monopoly or any of those issues. They are saying, "Leave our jobs alone. Do not interfere with the only stability we have had in a decade. We see it being even better if Canadian Airlines goes under." That is unfortunate. Some of our leadership has bought into that, and that is fair because they represent just Air Canada. I represent the 10,000 workers of both airlines. As union president, my role is to challenge that kind of thinking and to get them thinking about the broader good, not just about themselves but about the other workers at the other airline.

Contrary to the media reports that I was undemocratic, the agreement that I had with Onex only took place if Mr. Schwartz was winner, which he obviously was not, and only after the bargaining committee and the members had a chance to vote on it. If they did not like it, they could rip it up and throw it away. All 10 groups under 10 collective agreements had that opportunity.

We have a rift. I represent people; Mr. Milton uses people. I represent my members; he used my members to further his aims as he went about restructuring this industry and trying to get the upper hand for Air Canada and its investors as opposed to Onex and its investors. Mr. Schwartz says Mr. Milton will be his CEO, too. He is there no matter what. I could not get people to focus on the fact that it does not matter who owns us. What is of concern is this: What are the guarantees? We had over \$500 million in enhanced pension and severance payments that went to the workers under the Onex bid, and now there is not one penny proposed by Mr. Milton in this deal. The shareholders do wonderfully, and I congratulate them for it. However, they do it at the expense of workers.

Senator Forrestall: What about that segment of your membership who are substantial shareholders of Canadian stock? What are you saying to government and to Canadian? What are you saying to those people? Have you a plan to attack this major problem?

Mr. Hargrove: The problem is that they own stock that is worthless today. Most of them would give up their stock for job security.

Senator Forrestall: In one sense, perhaps they are worthless. However, relative to the book value of the company, Canadian's stock is worth a lot more than Air Canada's, using another side-by-side parallel way of measuring it.

Nos membres sont comme tout le monde. Ils éprouvent une grande loyauté pour leur entreprise. Il est stupide de dire que les travailleurs n'ont pas de loyauté envers leur entreprise. Dans toute négociation collective, on part de la prémisse que les travailleurs sont loyaux envers l'entreprise. J'ai passé 11 ans dans une usine de Chrysler. Je n'ai jamais acheté une autre voiture que Chrysler, par loyauté envers la compagnie. Je connais des gens qui ont été délégués syndicaux chez General Motors toute leur vie. Ils ont la même loyauté.

Les employés d'Air Canada pensent qu'ils ont gagné et demandent pourquoi on leur ferait subir tous ces bouleversements. Ils pensent qu'il faudrait laisser Canadien faire faillite.

Les travailleurs ne militent pas contre un monopole ni rien de ce genre. Ils disent: «Laissez nos emplois tranquille. Ne détruisez pas la seule stabilité que nous ayons connu de toute la décennie. Les choses iront encore mieux si Canadien coule». C'est regrettable. Certains de nos dirigeants épousent cette ligne, et c'est normal car ils ne représentent qu'Air Canada. Je représente les 10 000 travailleurs des deux compagnies. En tant que président du syndicat, mon rôle est de contester cette façon de voir et de les amener à réfléchir au bien général, à ne pas penser seulement à eux, mais aussi aux employés de l'autre compagnie.

Loin d'être antidémocratique comme le prétendaient les médias, l'accord que j'ai conclu avec Onex ne prenait effet que si M. Schwartz sortait gagnant, ce qui n'a manifestement pas été le cas, et seulement après un vote du comité négociateur et des membres. S'ils ne l'aimaient pas, les membres pouvaient le déchirer. Les dix groupes, relevant de dix conventions collectives, avaient cette possibilité.

Nous avons un clivage. Je représente des personnes; M. Milton les exploite. Je représente mes membres; il les a exploités à son profit pendant qu'il restructurait cette industrie et tentait de gagner la haute main pour Air Canada et ses investisseurs, contre Onex et ses investisseurs. M. Schwartz a dit que M. Milton serait aussi son PDG. Il sera aux commandes, quoi qu'il arrive. Je ne parvenais pas à faire comprendre aux syndiqués que peu importe qui est le propriétaire. Ce qui compte, c'est quelles sont les garanties. Nous avons plus de 500 millions de dollars sous forme d'amélioration de pension et d'indemnités de départ avec Onex, et M. Milton ne propose pas un sou. Les actionnaires s'en tirent merveilleusement bien, et je les en félicite. Toutefois, c'est aux dépens des travailleurs.

Le sénateur Forrestall: Qu'en est-il de ceux de vos syndiqués qui détiennent des quantités d'actions de Canadien? Que dites-vous au gouvernement et à Canadien? Que dites-vous à ces gens? Avez-vous un plan d'attaque sur ce problème majeur?

M. Hargrove: Le problème est qu'ils détiennent des actions qui ne valent rien aujourd'hui. La plupart d'entre eux échangeraient leurs actions contre la sécurité d'emploi.

Le sénateur Forrestall: En un sens, elles ne valent peut-être rien. Toutefois, relativement à la valeur comptable de la compagnie, les actions de Canadien valent beaucoup plus que celles d'Air Canada, pour prendre un autre élément de comparaison.

Mr. Hargrove: We make that point in our presentation, senator. The workers are worried about their jobs. They gave up wages when they were assigned a certain amount of stock, which was then valued at \$15 or \$16. It is now \$2, or whatever it is today. They are not worried about the stock. They are worried about their jobs.

Any restructuring of the industry should ensure that the Canadian Airline workers have the same security as those at Air Canada. The only thing I recommend is that we not disrupt peoples' lives at either airline and that we keep two separate seniority lists. It can be done. It takes a little work and a little commitment to people. Mr. Schwartz is not a stupid man. He has made a billion or two in his life. His own personal worth, according to the magazines, exceeds \$500 million. He would not have bought into something that would have tied his hands, but he was willing to commit to equality of pay for everyone who worked in the airline and to guarantee their jobs. That is what should be required of whoever takes over this industry, not some idea that a subsidiary sits over here and faces the threat of bankruptcy unless the creditors take a haircut of \$0.5 billion. That is not looking after the interests of workers.

[Translation]

Senator Poulin: You represent in the transportation industry 10,000 workers and you take their interests very much at heart. So do we and for several reasons.

[English]

We have heard from Canadians coast to coast to coast that the three things that Canadians care the most about are safety, service, and affordability. Your workers have a huge role to play in that meeting those concerns. If we are to have safe airlines all over the country, every worker who has any responsibility related to safety must be focused on his or her job. It is the same thing with service. It is more than simply travelling from A to B. It is to ensure that those workers make every flight as comfortable as possible for the passengers. Your members have a huge responsibility regarding affordability in that union agreements must reflect new ways of doing business.

As the representative of 10,000 workers, when you are asked how we prepare this industry for the future, based on the vision that the minister shared with us when he was here as a witness, what are your key recommendations to us as committee members?

Mr. Hargrove: First, let me comment, senator, on our collective agreements. The Canadian airline industry, if you adjust for the population base, is much more competitive in terms of its work practices than that in the U.S., whether it is measured on a passenger/mile cost, or whatever way you measure it. Our product is world-renowned. Air Canada just won a major award, and until the last three or four years when it had no money to keep its product up Canadian Airlines has won awards. In spite of that, it still won some awards, but it did not meet its potential.

M. Hargrove: C'est ce que nous faisons ressortir dans notre mémoire, sénateur. Les travailleurs sont inquiets pour leur emploi. Ils ont renoncé à une partie du salaire en échange d'actions qui valaient alors 15 ou 16 dollars. Aujourd'hui, elles sont tombées à 2 \$, à peu près. Peu leur importe les actions. Ce qui compte, c'est leur emploi.

Toute restructuration de l'industrie devrait donner la même sécurité d'emploi aux travailleurs de Canadien qu'à ceux d'Air Canada. La seule chose que je recommande, c'est de ne pas perturber la vie des gens des deux compagnies et de conserver deux listes d'ancienneté distinctes. C'est possible. Il suffit d'un peu de travail et de volonté. M. Schwartz n'est pas un imbécile. Il a réalisé un ou deux milliards dans sa vie. Son patrimoine personnel, selon les magazines, dépasse 500 millions de dollars. Il n'aurait pas accepté de se lier les mains, mais il a accepté l'égalité salariale pour tous les employés de la compagnie et de garantir les emplois. Il faudrait exiger la même chose de quiconque prendra le contrôle de cette industrie, et non pas quelque formule où il y aura une filiale toujours au bord de la faillite à moins que les créanciers n'acceptent une coupe de cheveux d'un demi-milliard de dollars. Ce n'est pas cela défendre les intérêts des travailleurs.

[Français]

Le sénateur Poulin: Vous représentez, dans l'industrie du transport, près de 10 000 travailleurs dont vous prenez à cœur les intérêts. Nous prenons également ces intérêts à cœur et ce pour plusieurs raisons.

[Traduction]

Nous avons entendu les Canadiens d'un océan à l'autre nous dire que les trois choses qui comptent le plus sont la sécurité, le service, et le prix. Vos syndiqués ont un rôle énorme à jouer sur les trois plans. Si nous voulons avoir des transports aériens sûrs dans tout le pays, chaque travailleur ayant une responsabilité sur le plan de la sécurité devra être concentré sur son travail. Même chose pour le service. Il ne s'agit pas seulement de se déplacer du point A au point B. Les employés doivent faire en sorte que chaque vol soit aussi confortable que possible pour les passagers. Vos membres ont une énorme responsabilité sur le plan du prix, en ce sens que les conventions collectives devront refléter de nouvelles façons de faire affaire.

En tant que représentant de 10 000 travailleurs, lorsqu'on vous demande comment préparer cette industrie pour l'avenir sur la base de la vision esquissée par le ministre ici, quelles recommandations principales pouvez-vous nous formuler?

M. Hargrove: Parlons tout d'abord, sénateur, de nos conventions collectives. L'industrie aérienne canadienne, si vous pondérez en fonction de la population, est beaucoup plus compétitive, sur le plan des ses pratiques salariales, que les États-Unis, que l'on mesure en coût par passager/kilomètre ou par un autre étalon. Notre produit a une renommée mondiale. Air Canada vient de remporter un prix important, et, jusqu'il y a trois ou quatre ans, quand Lignes aériennes Canadien International avait encore de l'argent pour soigner son produit, la compagnie gagnait aussi des prix. Elle en a encore gagné après, mais elle ne réalisait pas tout son potentiel.

Whether it is pilots or flight attendants or mechanics or air agents, the workers are committed to the product, but we need a stable environment in which to work. If I could plead for anything, it would be a stable environment. All the workers understand that there will be less workers in the future, but you can take the workers out through the top, through retirement incentives and severances, as opposed to throwing people on the street. In the best-case scenario, this industry has lost \$1 billion in the last 10 years and has kept all these people working. Surely to do the downsizing over a two- or three-year period, when you will start making money as you take people out, is not too much to ask of any investment group. Give us equality of wages and opportunity. Give us an opportunity to put the best product in the air around the world, and our members will do it.

Ms Peggy Nash, Assistant to the President, Canadian Auto Workers: On the issue of affordability, there is this notion that the consumers have benefited over the last decade in the airline industry. Our research shows, and it is in the document you have, that the cost of air travel has risen faster than any other product that statistics can track. Consumers have not done well in the last decade.

The previous questioner also mentioned the notion about regulation. Clearly there will be regulation in the airline industry. The question is whether regulation and public policy will be set in a corporate boardroom or whether the government will play a role in regulating the industry. In our view, it is the role of the government to act on behalf of consumers, the public in general, and the workers in the industry.

Senator LeBreton: Mr. Hargrove, what is your view on the 10 per cent ownership issue?

Mr. Hargrove: Again, my position on that is simple. The government set out to restructure the industry. Today, we have narrowed the field through the 10 per cent rule. There is only one group of investors. If you want to give it any kind of fair shot, it seems to me that you cannot do it under the current rules.

The government makes the rules, and we live by them. I have no problem with that. We will debate the issues with you here. However, you must ask yourselves whether the goals of the government, which recognizes that we are in a crisis, are best served today. Onex is gone, regardless of what happens. Now that they are out of the picture, the issue is one of whether this rule will allow the government to restructure this industry in the best possible way for the future.

If you look at how it has worked so far, it has not been helpful. The question is: Is there something else that would be helpful if the rules were changed? I do not know that. No investor has come to me and said, "If that 10 per cent rule limit were increased, we would be in tomorrow with a wonderful proposal." All I know is that there is now in front of us only one proposal, one group of investors, one group of executives, and that is not in the best interests of Canada or consumers or communities or workers.

Qu'il s'agisse des pilotes ou des agents de bord, les employés veulent tous fournir un bon produit, mais ils ont besoin d'un milieu de travail stable. Si je puis plaider pour quelque chose, ce sera d'abord pour un environnement stable. Tous les employés savent qu'il y aura des réductions d'effectifs, mais on peut faire sortir les employés par le haut, au moyen d'incitations à la retraite et d'indemnités de départ, au lieu de les jeter à la rue. Cette industrie a perdu au moins un milliard de dollars au cours des dix dernières années tout en assurant du travail à tous ces gens. Ce n'est tout de même pas trop demander à n'importe quel groupe d'investisseurs d'étaler les réductions d'effectifs sur deux ou trois ans, avec des profits qui iront grandissants au fur et à mesure. Donnez-nous l'égalité salariale et d'opportunité. Donnez-nous la possibilité d'offrir le meilleur produit du monde, et nos membres le feront.

Mme Peggy Nash, adjointe du président, Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile: Pour ce qui est des tarifs, il y a cette impression que les consommateurs ont été bénéficiaires au cours des dix dernières années dans le secteur aérien. Nos recherches montrent, et c'est dans le document, que le coût du voyage aérien a augmenté plus vite que tout autre produit suivi par les statistiques. Les consommateurs ont trinqué au cours des dix dernières années.

L'intervenant précédent a également parlé de réglementation. Il y aura bien évidemment une réglementation dans le transport aérien. La question est de savoir si cette réglementation et la politique publique seront décidées dans une salle de conseil d'administration ou si le gouvernement jouera un rôle. À notre avis, il incombe au gouvernement d'agir dans l'intérêt des consommateurs, du public en général et des travailleurs de cette industrie.

Le sénateur LeBreton: Monsieur Hargrove, que pensez-vous de la règle des 10 p. 100 de propriété?

M. Hargrove: Encore une fois, ma position est simple. Le gouvernement a entrepris de restructurer l'industrie. Aujourd'hui, la règle des 10 p. 100 limite le champs. Il n'y a qu'un seul groupe d'investisseurs. Si vous voulez instaurer un semblant d'égalité, c'est impossible avec les règles actuelles.

Le gouvernement fixe les règles, et nous les respectons. Je n'ai pas de problème avec cela. Nous pouvons débattre des enjeux avec vous ici. Cependant, vous devez vous demander si les objectifs du gouvernement, qui admet que nous vivons une crise, sont bien servis par les règles actuelles. Onex est sorti de la course, quoi qu'il arrive. Maintenant qu'ils ne sont plus dans le tableau, la question devient de savoir si cette règle permettra au gouvernement de restructurer cette industrie de la meilleure façon possible pour l'avenir.

Si vous regardez comment les choses ont marché jusqu'à présent, cette règle n'a pas aidé. La question est de savoir quel seuil serait meilleur si l'on changeait les règles? Je ne le sais pas. Aucun investisseur n'est venu me voir pour me dire: Si cette limite de 10 p. 100 était majorée, nous serions là demain avec une merveilleuse proposition. Je sais seulement qu'il n'y a aujourd'hui qu'une seule proposition, un seul groupe d'investisseurs, un seul groupe de cadres, et que ce n'est pas dans

What do we do to ensure some fairness in the system? That is the obligation of government. I do not have that control.

Senator LeBreton: I must say I agree with you there. The 10 per cent rule was brought in at the time of privatization so that the shares would be widely distributed; however, as I said in questioning an earlier witness, I think that that gives the board of directors what almost amounts to lifetime membership, and it is not very shareholder-friendly.

In his testimony, Mr. Benson said that Canadian Airlines had not received a formal offer from Air Canada — and have not, unless something happened today while we were in here. We all have our suspicions as to why that is so.

What do you make of that? Throughout this entire process, even with the suspension of section 47, Air Canada has not made a formal offer to Canadian Airlines. I hate to be suspicious, but that really strikes me as very strange at this point in the process.

Mr. Hargrove: If you have all the marbles, you can dictate what happens with the game.

Senator Forrestall: How true!

Mr. Hargrove: If you have the bat and ball and it is on your property, you can determine the rules. That is where they sit today.

Senator LeBreton: That is most unfortunate.

Senator Fairbairn: Yes, it is most unfortunate. The whole event that has been playing itself out has unfortunate elements in it at this time. It may be difficult, because we do not know all the details, to see where the sun is shining.

I should simply like to say one thing. We as parliamentarians have to be very concerned about a consumer interest, on the part of the travelling public, in the airline issue. However, as one who travels almost every week from here to Calgary, to Lethbridge, and so on, I must say I have never seen a degree of professionalism such as that which has existed among the workers in these airlines. Despite the difficulty over the last few years, I would say that the fortitude, the cheerfulness, and, again, the professionalism, of those who work for Canadian Airlines has been, at times, almost unbelievable. When you, as a leader, are going to bat for these folks, I say good on you.

It is confusing for those of us outside the union movement to witness the disruptions and the divisions that took place when you, as you said, did not make any agreement with Onex but instead basically negotiated a labour commitment with Onex, a commitment that would preserve advantages in the system for them as this thing unfolded. That did not work.

Since last Friday, have you had any overtures or discussions of any sort with Air Canada? Have the employees put any pressure on you to put some kind of reverse pressure on Air Canada, since it, as you said, is the only game in town, to give the same kind of commitments that were made through your discussions with Mr. Schwartz and Onex? Is there some pressure on you in that regard or is there some sort of notion that the better way to go is

l'intérêt du Canada, ou des consommateurs, ou des collectivités, ou des travailleurs. Que faire pour assurer un peu d'équité dans le système? C'est là l'obligation du gouvernement. Ce n'est pas moi qui décide.

Le sénateur LeBreton: Je dois dire que je suis d'accord avec vous à ce sujet. La règle des 10 p. 100 a été instaurée au moment de la privatisation, afin que les actions soient largement disséminées; toutefois, comme je l'ai dit à un témoin précédent, cela donne aux membres du conseil d'administration pratiquement un poste à vie, et ce n'est pas très favorable aux actionnaires.

Dans son témoignage, M. Benson a dit que Lignes aériennes Canadien n'a pas reçu d'offre officielle d'Air Canada, à moins que quelque chose soit survenu depuis que nous sommes ici. Nous en soupçonnons la raison.

Que dites-vous de cela? Tout au long de ce processus, même avec la suspension de l'article 47, Air Canada n'a pas fait d'offre formelle à Canadien. Sans vouloir me montrer soupçonneuse, je trouve cela réellement très étrange au stade où nous sommes.

M. Hargrove: Si vous avez toutes les cartes en main, vous pouvez dicter le déroulement de la partie.

Le sénateur Forrestall: C'est bien vrai!

M. Hargrove: Si vous avez la batte et la balle et que vous jouez chez vous, vous pouvez fixer les règles. C'est leur situation aujourd'hui.

Le sénateur LeBreton: C'est très regrettable.

Le sénateur Fairbairn: Oui, c'est très regrettable. Tout cet épisode qui s'est déroulé comporte des éléments regrettables. Il est peut-être difficile, car nous ne connaissons pas tous les détails, de voir de quel côté brille le soleil.

Je dirai simplement une chose. Nous, parlementaires, devons nous préoccuper de l'intérêt du consommateur, du public voyageur, dans tout ce domaine. Cependant, moi qui me déplace presque chaque semaine entre ici et Calgary et Lethbridge, et cetera, je dois dire que je n'ai jamais vu un tel degré de professionnalisme que chez les employés de ces compagnies. En dépit des difficultés des dernières années, la force de caractère, l'entrain et, encore une fois, le professionnalisme manifesté par le personnel de Canadien a été parfois presque incroyable. Lorsque vous, en tant que chef syndical, vous portez à la défense de ces gens, je vous félicite.

Il a été déroutant pour nous, en dehors du mouvement syndical, de voir les affrontements et les divisions qui se sont manifestés lorsque vous, comme vous dites, avez non pas conclu un accord avec Onex mais avez négocié un engagement en matière d'emploi avec Onex, un engagement qui préservait les avantages des employés pour l'avenir. Cela n'a pas marché.

Depuis vendredi dernier, avez-vous eu des ouvertures ou des contacts avec Air Canada? Les syndiqués vous demandent-ils d'exercer des pressions à l'envers sur Air Canada, qui reste seule en lice, afin qu'elle donne les mêmes engagements que vous aviez obtenus de M. Schwartz et Onex? Des pressions sont-elles exercées sur vous en ce sens ou bien les gens pensent-ils que le mieux est de laisser sombrer les Lignes aériennes Canadien? Si

to let Canadian Airlines die? If that is so, many good people would go down the drain, and I would personally hate to see that happen.

Mr. Hargrove: I would hate to see that as well. First, I should like to say that you are right in what you say about the Canadian Airlines employees, but the same is true about Air Canada employees. Air Canada is world-renowned. We had a guest speaker from California at our council meeting a month ago. She flew on United Airlines from her home in Los Angeles to Vancouver, and then flew Air Canada across the country. In her first comments to our council, she was raving about the difference in service between Air Canada and United — and she is an American.

With respect to your question, Mr. Milton has not returned my calls for quite some time now. The pressure you mention was not something I looked for. We bargained throughout the weekend before last with Mr. Schwartz and Onex, even all night long, through a great deal of tough bargaining, to come to an agreement that we finally signed at about three o'clock, and we met with the media at 3:30 in the morning. When I called Mr. Milton's office at eight o'clock that morning, he refused to take my call. He referred me to their labour representative, and so I called him. He called me back a few hours later, and I went through the Onex agreement with him on the phone. I said, "We will be doing this in the best interests of our members. If you want to be part of it, get something to us in writing." We met with him 10 days ago and outlined exactly what we wanted from Air Canada. We got a letter that was full of mush. It had nowhere near the commitment that we had bargained from Onex on that.

Every indication is that Air Canada will not meet that commitment. It appears that Mr. Milton's vision of Air Canada's future contains a four-tiered wage structure, and for this new monopoly to be able to capture the market at the high end, at the low end, and in between. Whether it is the regionals feeding the main lines, they have control at every level, if you look at their proposed structure. There is no interest for them at all in meeting with us and putting in place a new retirement program. You should remember that Mr. Milton said that no employees at Air Canada would lose their jobs, that the only job losses would take place at Canadian Airlines. Over 2,500 people would lose their jobs at Canadian, and he said he would attempt to do that by attrition.

There is a very strong debate across the country about this. It is not only the CAW that are divided; the flight attendants and the pilots are divided. The Air Canada pilots are saying, "To hell with the other group, let them go under, and we can protect our jobs. They lost, we won." That is kind of the mood that is out there today. Do I like it? No. However, I know one thing, and that is that Mr. Milton has catered to it and built upon it. The only way that we will get a fair response from Mr. Milton and the new Air Canada is through the government overseeing this restructuring, as Mr. Collenette has said they will do. They say that they will protect the consumers and workers in the country. Perhaps another player will come in who will play by the rules as they stand. Perhaps the government, in its wisdom, will decide to

c'est le cas, beaucoup de bons employés passeront à la trappe, et personnellement cela me désolerait.

M. Hargrove: Moi aussi. Tout d'abord, ce que vous dites des employés de Lignes aériennes Canadien est vrai, mais c'est vrai aussi de ceux d'Air Canada. Air Canada jouit d'une réputation mondiale. À la réunion de notre conseil, il y a un mois, nous avions une conférencière de Californie. Elle a volé sur United Airlines de chez elle, à Los Angeles, jusqu'à Vancouver, puis sur Air Canada ensuite. Elle ne tarissait pas d'éloges sur le service d'Air Canada comparé à United — et elle est américaine.

Pour répondre à votre question, M. Milton ne retourne pas mes appels depuis pas mal de temps. La pression que vous avez mentionnée, je ne l'ai pas cherchée. Nous avons négocié pendant toute l'avant-dernière fin de semaine avec M. Schwartz et Onex, toute la nuit, pour arriver à un accord que nous avons finalement signé vers 3 heures du matin et nous avons rencontré les médias à 3 h 30. Lorsque j'ai appelé le bureau de M. Milton à 8 heures du matin ce jour-là, il a refusé de prendre l'appel. Il m'a renvoyé à son chef du personnel et je l'ai donc appelé. Il m'a rappelé quelques heures plus tard et j'ai passé en revue avec lui l'accord avec Onex au téléphone. J'ai dit: «Nous allons faire cela dans l'intérêt de nos membres. Si vous voulez vous aligner, donnez-nous quelque chose par écrit». Nous l'avons rencontré il y a dix jours et lui avons expliqué exactement ce que nous demandions à Air Canada. Nous avons reçu en réponse une lettre remplie de promesses très vagues. Elle était très loin de l'engagement que nous avons négocié avec Onex.

Tout indique qu'Air Canada n'égale pas cet engagement. Il semble que la vision de M. Milton pour l'avenir d'Air Canada soit une structure salariale à quatre paliers, pour que ce nouveau monopole capture le marché de haute gamme, de basse gamme et de moyenne gamme. Si vous regardez la structure proposée, même si les compagnies régionales alimentent les lignes principales, Air Canada contrôle tout. Elle ne se montre pas intéressée à nous rencontrer et à mettre en place un nouveau programme de retraite. Souvenez-vous que M. Milton a déclaré qu'aucun employé d'Air Canada ne perdrait son emploi, que les seules suppressions de postes interviendraient chez Canadien. Plus de 2 500 personnes perdront leur emploi chez Canadien, et il a dit qu'il tenterait de la faire par attrition.

Cela déclenche un débat qui fait rage à travers le pays. Ce n'est pas seulement TAC qui est divisé; le personnel de bord et les pilotes sont divisés. Les pilotes d'Air Canada disent: «Que l'autre groupe aille au diable, qu'il coule, et nous pourrions protéger nos emplois. Ils ont perdu, nous avons gagné». Voilà l'ambiance qui règne aujourd'hui. Est-ce que cela me plaît? Non. Mais je sais une chose, et c'est que M. Milton s'en est servi et y a contribué. La seule façon pour nous d'obtenir un comportement équitable de M. Milton et du nouvel Air Canada passe par une supervision gouvernementale de la restructuration, que M. Collenette a promise. Il dit qu'il va protéger les consommateurs et travailleurs du pays. Peut-être un autre repreneur se présentera-t-il qui acceptera de jouer selon les règles actuelles. Peut-être le

change the rules and another player will come in. At present, there is only one player who can dictate, not only to our union but to the other unions and to the government, because he is the only player in town. There is no one else knocking at my door saying, "Gee, Buzz, we think this is a great opportunity for investment."

Senator Fairbairn: You are a senior Canadian labour leader who has had an enormous amount of experience in very difficult situations. It is difficult for some of us to understand the elements of the particular proposal that is on the table, when the whole purpose has been to somehow streamline the air transport system in Canada so that it is more profitable and so that it is rationalized in a way that will give good service, will cut down on duplications, and will provide workers with an opportunity to get a fair deal. As you said yourself, there are probably too many workers in the industry now. There are options of dealing with that.

How can the notion of buying Canadian Airlines and running it as whatever it would be run as — and none of us knows that — play into the whole notion of a more effective, efficient, restructured situation in this country? From your position, do you believe that the direction in which this is now going will see the bankruptcy rather than the submersion of good parts of Canadian Airlines? Do you think this will result in a bankruptcy, which in that sense will leave workers at a tragic disadvantage?

Mr. Hargrove: Again, senator, I do not have a crystal ball.

Senator Fairbairn: You have an instinct.

Mr. Hargrove: I would say that the structure that Mr. Milton has in place — that is, four tiers, one company, and he owns the whole industry — can only work in his best interests to make money for the future. If he forces the debtors of Canadian Airlines to hold the debt, to take a major cut in the debt — and he is saying \$400 or \$500 million out of \$900 million must be accepted by the debtors. He has said that if they do not, then Canadian Airlines will go bankrupt. Those are his words, not mine.

I do not know if the creditors will take another haircut at Canadian Airlines. All I know is that under the other proposal they were not required to take a haircut. They were talking about integrating the company, for the purposes of running the business, making it work and making money. They were going to integrate the company.

That was not offensive at all to us. For me as a leader, it was, in fact, more than acceptable. Our members still have not accepted the logic that you can do this and run two separate seniority lists so that people are not disadvantaged.

Mr. Milton has used people and has convinced them that somehow they will lose something if another investment group takes over. It does not matter that we have all of these written guarantees from this group.

Whose money is behind Milton? Is it Lufthansa, United Airlines? We do not know. Who is behind Mr. Schwartz — American Airlines and who knows?

gouvernement, dans sa sagesse, décidera-t-il de modifier les règles, ce qui pourrait attirer un autre joueur. À l'heure actuelle, il n'y a qu'un seul joueur qui peut dicter sa volonté, non seulement à notre syndicat, mais aux autres syndicats et au gouvernement, car il est seul sur le terrain. Personne d'autre ne vient frapper à ma porte pour dire: «Voilà, Buzz, nous pensons que c'est une excellente opportunité d'investissement».

Le sénateur Fairbairn: Vous êtes un important dirigeant syndical canadien qui a accumulé une énorme expérience de situations très difficiles. Nous avons du mal à cerner tous les éléments de la proposition actuellement sur la table, dont le but est de rationaliser le système de transport aérien au Canada afin qu'il devienne plus profitable et de manière à offrir un bon service, à réduire les doubles emplois et à offrir aux employés une solution équitable. Comme vous l'avez dit vous-même, il y a probablement un sureffectif dans le secteur aujourd'hui. Il y a différentes options pour cela.

Comment l'idée de racheter Lignes aériennes Canadien et de la gérer comme une entité distincte — et nul ne sait selon quelles modalités — cadre-t-elle avec toute la notion d'une industrie restructurée et plus efficiente? À votre avis, est-ce que nous allons vers une faillite plutôt qu'une intégration de pans entiers de Canadiens? Pensez-vous que nous allons vers une faillite, ce qui laissera les employés dans une situation tragique?

M. Hargrove: Encore une fois, sénateur, je n'ai pas de boule de cristal.

Le sénateur Fairbairn: Vous avez un instinct.

M. Hargrove: Je dirais que la structure mise en place par M. Milton, à savoir quatre paliers, une société et lui propriétaire de toute l'industrie ne peut que lui être favorable et lui faire gagner de l'argent à l'avenir. S'il contraint les créanciers de Canadien à absorber une réduction majeure de la dette — et il parle de 400 millions ou 500 millions sur les 900 millions de dollars de dette... Il dit que s'ils refusent, alors Lignes aériennes Canadien sera mis en faillite. Ce sont là ses paroles, pas les miennes.

Je ne sais pas si les créanciers accepteront une nouvelle coupe de cheveux chez Canadien. Tout ce que je sais, c'est qu'avec l'autre proposition, ils y échappaient. Onex parlait d'intégrer la société au niveau de l'exploitation, de la rentabiliser et de dégager des profits. Ils allaient intégrer la société.

Cela ne nous gênait en rien. En fait, c'était plus qu'acceptable à mes yeux, en tant que dirigeant. Mais nos membres n'ont toujours pas admis qu'il est possible de faire cela et de conserver deux listes d'ancienneté distinctes afin que nul ne soit défavorisé.

M. Milton a joué là-dessus et réussi à convaincre ses employés qu'ils y perdraient si un autre groupe d'investisseurs prenait le contrôle. Peu importe que nous ayons toutes ces garanties écrites de l'autre groupe.

Sur quel argent s'appuie Milton? Est-ce celui de Lufthansa, de United Airlines? Nous ne le savons pas. Qui est derrière M. Schwartz — American Airlines et Dieu sait qui encore?

As workers and consumers, the issue for us is not who the investment firms were. That is what I tried to say time and time again to our members. The issue is: What kind of protection do we have for our workers and our members? What can we offer consumers? Are we putting in place a solid airline industry in this country? Will there be an opportunity for others to come in, to be competitive? You cannot do that with a monopoly that is designed to guarantee you that you cannot start.

If Mr. Milton starts a low-frills service in the East, obviously he will expand that to the West. Why would he not? People may choose to fly domestically on the low-frills service to pick up their international carrier, where they have a much different class of travel. He knows he feeds his main line through all of this. He thereby effectively ensures that no group can get started in this industry. I do not believe that that is in the best interests of our membership and certainly not in the best interests of consumers or the country.

Senator Fairbairn: Your opinion is very important because you have worked so closely with what have been two extraordinarily good servants of the country. I hope we will end up with a better solution than either you or I may think.

Senator Roberge: There is no question that I believe also that the synergies of a merger are economically much more viable than running a separate entity.

Do you think that a merger is completely out of the question now, given the culture of the employees of both airlines?

Mr. Hargrove: Not at all, if it is in the best interests of the country and is handled properly with respect to workers' rights, so that you do not force a coming together of the two groups. The seniority lists do not have to be merged; you do not have to disturb the working conditions of the workers from that perspective. If Canadian Airlines continues to run, instead of running 30 flights a day from Toronto to Ottawa, it could drop down to 20 flights a day. Air Canada, instead of running 70 reduces to 60 or whatever the proportional amount would be based on their market share. You take out people at the top level by offering them incentives. You tell others that they keep their service. For example, a flight attendant with Air Canada can fly with Air Canada; a flight attendant with Canadian can fly with Canadian.

These things are possible. There is no major challenge here. We must get over the thinking that somehow people are threatened if the two are merged. When Mr. Schwartz first presented his idea, it was to buy the companies, merge them, and get it over. It was only after meetings and representation from our union that his team agreed that it was not necessary to merge the seniority lists. Mr. Schwartz thought about having one uniform. What is wrong with having two uniforms in one company? If you go to a Chevrolet dealer, you get a different product than a Buick dealer with the same company. What is wrong with offering a different package within the same airline? He came a long way with his thinking. Mr. Schwartz is open to listening and bargaining; Mr. Milton has not been.

En tant que travailleurs et consommateurs, le problème pour nous n'est pas de savoir qui sont les investisseurs. C'est ce que j'ai essayé de faire comprendre à nos membres. La question est de savoir quelle sorte de protection il y aura pour nos travailleurs et nos membres? Que pouvons-nous offrir aux consommateurs? Mettons-nous en place une industrie du transport aérien solide dans ce pays? Y aura-t-il la possibilité pour d'autres d'entrer sur ce marché, de devenir compétitifs? Vous ne pouvez pas faire cela avec un monopole conçu pour rendre impossible un démarrage.

Si M. Milton lance un service à rabais dans l'Est, il va manifestement l'étendre à l'Ouest. Pourquoi ne le ferait-il pas? Les gens pourront choisir le service à rabais jusqu'à la correspondance avec leur transporteur international, où ils auront un niveau de service très différent. Il sait qu'il peut alimenter sa ligne principale de cette façon. Il garantit de cette façon qu'aucun rival ne pourra démarrer dans ce secteur. Je ne pense pas que ce soit dans le meilleur intérêt de nos membres, ni du consommateur ou du pays.

Le sénateur Fairbairn: Votre opinion compte beaucoup pour moi car vous avez collaboré si étroitement avec deux extraordinaires serviteurs du pays. J'espère que nous aboutirons à une solution meilleure que vous ou moi escomptions.

Le sénateur Roberge: Je pense aussi que les synergies engendrées par une fusion sont économiquement beaucoup plus viables que d'administrer deux entités séparées.

Pensez-vous qu'une fusion soit complètement hors de question aujourd'hui, étant donné la culture des employés des deux compagnies?

M. Hargrove: Pas du tout, si c'est dans l'intérêt du pays et que l'on ménage les droits des travailleurs, de façon à ne pas contraindre l'intégration des deux groupes. Les listes d'ancienneté n'ont pas besoin d'être fusionnées; il n'est pas nécessaire de bouleverser les conditions de travail des employés de cette manière. Si Canadien continue d'exister, au lieu d'avoir 30 vols par jour entre Toronto et Ottawa, elle pourrait descendre à 20 vols par jour. Air Canada, au lieu d'en avoir 70, passe à 60 ou au chiffre proportionnel à sa part de marché. On fait sortir les employés par le haut en leur offrant des incitations. On dit aux autres qu'ils peuvent conserver leur service. Par exemple, un agent de bord d'Air Canada peut continuer de voler sur Air Canada; un agent de bord de Canadien peut rester sur Canadien.

Ces choses sont possibles. Il n'y a pas là d'obstacles majeurs. Il faut surmonter cette idée que les employés seront menacés si les deux compagnies fusionnent. Lorsque M. Schwartz a d'abord exposé son idée, il s'agissait d'acheter les sociétés, de les fusionner et d'en finir. Ce n'est qu'après de nombreuses réunions et interventions de notre syndicat que son équipe a admis qu'il n'était pas nécessaire de fusionner les listes d'ancienneté. M. Schwartz pensait ne plus avoir qu'un seul uniforme. Quel mal y a-t-il d'avoir deux uniformes dans une société? Si vous allez chez un concessionnaire Chevrolet, vous obtenez un produit différent de celui du concessionnaire Buick, alors que c'est la même société. Pourquoi ne pas offrir deux produits différents sur la même compagnie aérienne? La réflexion l'a amené à faire un

Senator Finestone: Mr. Hargrove, it will be difficult for the union structure should Air Canada win the day. I have the hope it is not over yet. You represent a certain percentage of the workers; you do not represent the entire workforce that works for Air Canada and Canadian. How many other unions are there? Are other unions in agreement with the deal for workers' rights that you negotiated with Mr. Schwartz?

Mr. Hargrove: I try to rotate between the two airlines because I have members in both. Today I flew Canadian. In the airport and on the flight, personnel were wearing buttons that said, "I'm for fairness. Thanks, Buzz." I am not a welcome traveller on Air Canada, but that will shift.

The machinists bargained with Onex, following us. I do not know if we have a copy of that document with us. We will forward it to you, if you like. It is almost identical word for word with what we bargained with Onex. The machinists have the same commitment.

However, Mr. Schwartz is not stupid. He said that part of making the commitment was that he wanted public acknowledgement that he did so. He wanted them to say publicly that he had committed to such and such. He respected the role of the union. We had no hesitation in doing so. The only other union that I know for certain bargained with him was the machinists. However, they did not sign because they did not want to come out publicly. They did not want the backlash that I am receiving from our Air Canada members.

Senator Finestone: Mr. Hargrove, we are all familiar with your fine negotiating techniques. There is no question about that. You have done extremely well in the car industry. I like what you did for the car business and the car workers. I hope you will someday be able to do the same thing for the airline workers, including child care and education benefits and all the other things.

You still need the collaboration and the partnership of the other sectors of the airline industry. It is not just a matter of Mr. Milton and his concern for the workers in Air Canada. It is also a concern for the workers in the other unions. Is there a potential that all the other unions are with you, or are they also playing the game of Air Canada versus Onex?

Mr. Hargrove: You asked a question earlier, which I have not answered yet. I think there are seven unions in the airline industry. There are two pilots' unions: Canadian Airlines' pilots and the regionals' pilots belong to the American Pilots' Union, and the Air Canada Pilots' Union represents Air Canada. There are also the dispatchers' union, the flight attendants' union, the machinists' union and the autoworkers' union.

Senator Finestone: Is there a ground workers' union?

long chemin. M. Schwartz est prêt à écouter et à négocier, M. Milton ne l'a pas été.

Le sénateur Finestone: Monsieur Hargrove, si Air Canada finit par gagner, ce sera difficile pour la cohésion de votre syndicat. J'espère que le dernier mot n'est pas encore dit. Vous représentez un certain pourcentage des travailleurs mais pas tout l'effectif d'Air Canada et de Canadien. Combien d'autres syndicats y a-t-il? D'autres syndicats ont-ils négocié une entente similaire avec M. Schwartz?

M. Hargrove: J'essaye d'alterner entre les deux compagnies aériennes parce que j'ai des membres dans les deux. Aujourd'hui, j'ai pris Canadien. À l'aéroport et dans l'avion, les agents portaient un macaron disant: «Je suis pour l'équité. Merci. Buzz». Je ne suis pas très bien reçu sur Air Canada, mais cela changera.

Les machinistes ont négocié avec Onex, après nous. Je ne sais pas si nous avons ici une copie de ce document. Nous vous le transmettrons, si vous voulez. Il est presque identique, mot pour mot, à l'accord que nous avons négocié avec Onex. Les machinistes ont bénéficié du même engagement.

Toutefois, M. Schwartz n'est pas stupide. Il a exigé, en échange de l'engagement, que nous l'annoncions publiquement. Il voulait que les machinistes annoncent publiquement qu'il s'était engagé à faire telle et telle chose. Il respectait le rôle du syndicat. Nous n'avons aucunement hésité à le faire. Le seul autre syndicat dont je suis sûr qu'il a négocié avec lui était les machinistes. Toutefois, ils n'ont pas signé parce qu'ils ne voulaient pas prendre parti publiquement. Ils ne voulaient pas de la réaction en retour que j'ai essuyée de la part de nos membres d'Air Canada.

Le sénateur Finestone: Monsieur Hargrove, nous connaissons tous votre talent de négociateur. Il ne fait aucun doute. Vous avez extrêmement bien réussi dans le secteur automobile. J'aime ce que vous avez fait pour l'industrie automobile et ses travailleurs. J'espère que vous pourrez un jour faire la même chose pour les travailleurs du ciel, notamment sur le plan de la garde d'enfants et des prestations d'éducation et toutes les autres choses.

Vous avez quand même besoin de la collaboration et du partenariat d'autres éléments du secteur aérien. Il n'y a pas que M. Milton et son attitude à l'égard des travailleurs d'Air Canada. Il y a aussi les travailleurs qui appartiennent à d'autres syndicats. Y a-t-il la possibilité que vous puissiez rallier tous les autres syndicats, ou bien jouent-ils eux aussi au jeu d'Air Canada contre Onex?

M. Hargrove: Vous avez posé une question tout à l'heure à laquelle je n'ai pas encore répondu. Je crois qu'il y a sept syndicats dans le transport aérien. Il y a deux syndicats de pilotes: celui des pilotes de Canadien — les pilotes des compagnies régionales appartiennent à l'American Pilots' Union, et les pilotes d'Air Canada ont leur propre syndicat. Il y a également le syndicat des agents techniques d'exploitation, le syndicat des agents de bord, le syndicat des machinistes et le syndicat des travailleurs de l'automobile.

Le sénateur Finestone: Y a-t-il un syndicat des techniciens au sol?

Mr. Hargrove: No, they are in the machinists' union. Perhaps there are only six unions. The issues do not break out on union lines, though, except when we came out in public and said that, in exchange for these guarantees in a legal document to be written only if Onex wins, we would come out publicly in support. That is the only thing that separates us. We have support amongst the Canadian Airlines workers and the regional airlines at Canadian Airlines, but the Air Canada members are opposed to what we are doing.

That would break down the same in the other unions. The Air Canada people are supporting Mr. Milton and his investors. The Canadian Airlines people and their regionals are supporting anyone who gives them a guarantee. They do not care what the name is on the paycheque, so long as they have their jobs and fairness.

To give you a sense of how bad the situation can get, in 1996, while I was challenging the government about whether it made sense to force the workers to give another set of concessions, the pilots posted what they thought was my address on the Internet. They invited people to, "Tell Buzz how you feel." The address was that of my former wife. We had divorced about five years before that, but for some reason the telephone listing was still in my name. People went there and threatened to blow up the house. Some cut the car tires of my daughter and of my former wife in the driveway in broad daylight. Some threatened to bomb the house. The Durham police were there daily and nightly protecting people. The pilots and others felt that I was destroying Canadian Airlines to support Air Canada.

The pilots today want to hug me because I am fighting for equality for everyone, which is what I was doing in 1996 but they did not see it that way then. The Air Canada people today see me exactly as the Canadian people saw me in 1996 — as trying to destroy their airline to benefit the other. Emotions are incredibly high. The only people who can deal with this problem from a position of authority are the people in this room and others in Parliament. The people who make the decisions can get past all of this. Once the decisions are made, there will be a period of high emotion for a time, but that will pass if we have the legislative framework within which we can work.

Senator Finestone: Judging from the phone calls that I have received, there is much sentiment that this is a private sector industry and so the private sector should resolve it without taking into account that, in order to work, this industry requires competent, skilled and contented workers.

Your view is that the government must come in with some sort of re-regulation. I do not think that that idea washes very well with the public. Did you discuss that with Mr. Schwartz? I understand you cannot speak with Mr. Milton.

Mr. Hargrove: Even the investment community today is accepting that there must be re-regulation. Everyone with whom I have spoken and every writer I have read has said that things cannot continue as they are in the market, and that the private sector cannot solve it. Obviously, there will be a monopoly of one

M. Hargrove: Non, ils font partie du syndicat des machinistes. Peut-être n'y a-t-il que six syndicats. Mais les clivages ne sont pas entre syndicats, mais à l'intérieur, comme lorsque nous avons annoncé publiquement notre soutien à Onex en échange de ces garanties contenues dans un accord juridique ne prenant effet que si Onex gagnait. C'est la seule chose qui nous sépare. Nous avons le soutien des employés de Lignes aériennes Canadien et des filiales régionales de celles-ci, mais les membres d'Air Canada sont opposés à ce que nous faisons.

Il doit en être de même dans les autres syndicats. Les syndiqués d'Air Canada appuient M. Milton et ses investisseurs et ceux de Canadien et des filiales régionales appuient quiconque leur donne une garantie. Peu leur importe le nom du signataire du chèque, pourvu qu'ils aient leur emploi et la justice.

Pour vous donner une idée des dérapages qui peuvent avoir lieu, en 1996, lorsque j'attaquais le gouvernement parce qu'il voulait contraindre les employés à faire encore des concessions salariales, les pilotes ont affiché sur l'Internet ce qu'ils pensaient être mon adresse. Ils invitaient les gens à «dire à Buzz ce que vous pensez». L'adresse était celle de mon ex-femme. Nous avions divorcé cinq ans auparavant, mais c'était toujours mon nom dans l'annuaire téléphonique. Les gens y sont allés et ont menacé de faire sauter la maison. Quelqu'un a tailladé les pneus de la voiture de ma fille et de celle de ma femme dans l'allée, en plein jour. Certains ont menacé de poser des bombes dans la maison. La police de Durham assurait une protection jour et nuit. Les pilotes et d'autres estimaient que je détruisais Canadien pour favoriser Air Canada.

Les pilotes aujourd'hui voudraient m'embrasser parce que je me bats pour l'égalité pour tous, précisément la même chose que je faisais en 1996, mais ils ne le voyaient pas alors. Les gens d'Air Canada me voient aujourd'hui exactement comme ceux de Canadien en 1996: celui qui cherche à détruire leur compagnie pour avantager l'autre. Le climat est incroyablement passionnel. Les seuls qui peuvent traiter de ce problème avec autorité sont les personnes dans cette pièce et au Parlement. Ceux qui prennent les décisions peuvent prendre du recul. Une fois les décisions prises, il y aura une période de grande charge émotive, mais cela passera si nous avons un cadre législatif dans lequel nous pouvons travailler.

Le sénateur Finestone: D'après les appels téléphoniques que j'ai reçus, beaucoup pensent qu'il s'agit là d'une entreprise privée et qu'il faut laisser le secteur privé se débrouiller, sans tenir compte du fait que, pour fonctionner, ce secteur a besoin d'une main-d'oeuvre compétente, qualifiée et heureuse.

Votre opinion est que le gouvernement doit reréglementer. Je ne pense pas que cela soit bien accueilli par le public. Avez-vous parlé de cela avec M. Schwartz? Je crois savoir que M. Milton ne veut pas vous parler.

M. Hargrove: Même les milieux d'affaires aujourd'hui admettent qu'il faut reréglementer. Tous ceux à qui j'ai parlé et tous les auteurs que j'ai lus disent que les choses ne peuvent pas continuer ainsi et que le secteur privé ne peut pas résoudre le problème. Il y aura forcément un monopole d'une sorte ou d'une

sort or another and the government must regulate it. The only debate in the investment or business community is over the form of re-regulation. People are accepting that logic after a decade of deregulation.

Just ask any businessman if he would run a business for ten years continually losing money. Most would have folded their tents a long while ago. That would create a monopoly. If Canadian Airlines had gone bankrupt ten years ago or three years ago, we would have a monopoly. If the government lets the market solve the problem, the monopoly will rip off consumers and do all those "good" things that monopolies do. Most people say that that should not be allowed to happen, that there must be re-regulation and that the only question is what form it should take. I subscribe to that.

Senator Finestone: There are two things that I suggest. First, we have heard a great deal about what was negotiated with Onex. I wonder if it would be possible to deposit the response you received from Air Canada with the committee? That might help the committee in its evaluations.

Last but far from least, many people have read a great deal about Mr. Schwartz. We have listened to his confidence, his professional and knowledgeable presentations. It was expected that, if and when the deal got to be too expensive, he would walk away because he is a very smart businessman. Has it become too expensive, even for Air Canada or for the Canadian government?

Mr. Hargrove: No, I do not think it has become too expensive at all. Other people in the room are probably better at this than I am, but we can look at the analysts' review of the proposals. The last proposal from Air Canada, in spite of the rhetoric and the big numbers discussed publicly, was worth about \$5.50 per share. The Onex final proposal came in between \$6.40 and \$6.70 per share. They are offering about \$17, but they will only buy back a certain number of shares. The shareholder would receive yet another share on top of that, which, it is argued, in the long term would be of more value. I believe that is true, if the industry is restructured and the company makes more money. No, it has not become too expensive.

Senator Finestone: Even with that debt level, you do not think it is too expensive?

Mr. Hargrove: Not at all. We used to have 50 per cent of international travellers leaving Canada, flying somewhere else in the world, on either Air Canada or on Canadian Pacific, later Canadian Airlines. Because of the inability to come to grips with the problems and because of a lack of money to take advantage of the opportunities, Cathay Pacific and others have picked up much of the international travel market.

We are now down to 35 per cent of Canadians who travel abroad on a Canadian carrier. If we could pick up another 5 or 6 per cent — never mind getting back to 50 per cent — it would mean hundreds of millions of dollars.

If the destructive competition is gone and attention is paid to marketing and building the airline, a significant amount of money can be made in this industry. Other players can come in at the

autre et le gouvernement devra le réglementer. Le seul débat dans les milieux d'affaires porte sur la forme de cette reréglementation. Les gens acceptent cette logique après une décennie de déréglementation.

Demandez à n'importe quel homme d'affaires s'il voudrait gérer une entreprise pendant dix ans à perte. La plupart auraient retiré leurs billes il y a bien longtemps. Cela créerait un monopole. Si Lignes aériennes Canadien avait fait faillite il y a dix ans ou il y a trois ans, nous aurions un monopole. Si le gouvernement laisse le marché régler le problème, le monopole flouera les consommateurs et fera toutes ces belles choses que font les monopoles. La plupart conviennent qu'il ne faut pas laisser faire cela, qu'il faut reréglementer et les seules divergences portent sur la forme. Je souscris à ce point de vue.

Le sénateur Finestone: J'aimerais savoir deux choses. Premièrement, on a beaucoup parlé de l'accord négocié avec Onex. Vous serait-il possible de déposer la réponse que vous avez reçue d'Air Canada? Cela pourrait nous aider dans nos délibérations.

Enfin, et peut-être surtout, on a écrit beaucoup de choses sur M. Schwartz. Nous avons pu constater sa confiance, et apprécier son professionnalisme et son savoir ici. Tout le monde s'attendait à ce que, si l'affaire devenait trop coûteuse, il laisse tomber parce qu'il est un homme d'affaires très avisé. Est-ce que l'affaire est devenue trop coûteuse, même pour Air Canada ou pour le gouvernement canadien?

M. Hargrove: Non, je ne pense pas qu'elle soit devenue coûteuse du tout. D'autres que moi dans cette salle s'y connaissent peut-être mieux, mais nous pouvons regarder les analyses des propositions faites par les experts. La dernière proposition d'Air Canada, en dépit de la rhétorique et des chiffres ronflants jetés au public, valait environ 5,50 \$ l'action. La proposition finale d'Onex se situait entre 6,40 \$ et 6,70 \$ l'action. Ils en offraient environ 17 \$, mais rachetaient seulement une partie des actions. Le vendeur recevrait en sus une autre action qui prendrait de la valeur à long terme. Je crois que c'est vrai, à condition que l'industrie soit restructurée et que la société fasse plus de profit. Non, ce n'est pas devenu trop coûteux.

Le sénateur Finestone: Même avec ce niveau d'endettement, vous ne pensez pas que c'est trop coûteux.

M. Hargrove: Pas du tout. Jadis, 50 p. 100 des voyageurs internationaux au départ du Canada volaient sur Air Canada ou sur Canadien Pacific, devenu plus tard Lignes aériennes Canadien International. À cause de l'incapacité de surmonter les problèmes et d'un manque de capitaux pour saisir les opportunités, Cathay Pacific et d'autres ont récupéré une partie du marché des voyages internationaux.

Nous sommes maintenant tombés à 35 p. 100 de Canadiens voyageant à l'étranger avec un transporteur canadien. Si nous pouvions en récupérer 5 ou 6 p. 100 — ne parlons même pas de remonter à 50 p. 100 — cela rapporterait des centaines de millions de dollars.

Si la concurrence destructrice cesse et si l'on prête attention à la commercialisation et au renforcement de la compagnie, on peut gagner pas mal d'argent dans ce secteur. D'autres concurrents

entry level. WestJet should be a lesson to everyone. WestJet has about 4 per cent of the market. Most of that is concentrated in the western triangle of Calgary, Edmonton and Vancouver.

Huge overheads and infrastructure are needed to run a huge, world-class international flagship carrier like Air Canada or Canadian Airlines. If a player starts with very little and contracts out for maintenance and other services, it can gradually build capital and make money.

Our small Canadian marketplace is spread over a huge geography. The trouble starts when you add huge capital investments, as Canadian Airlines did when it bought Ward Air and Eastern Provincial Airlines. Remember that it was Pacific Western Airlines that bought CP Air. This whole spiral started because the government deregulated the industry. It thought there was room for two air carriers when there was not. There is now a real potential here to make money and to develop a long-term industry that will be good for the country — that is, if it has the framework by government which ensures that we do not allow the monopoly to retain that monopoly forever and a day.

Senator Finestone: In your view, from your overall perspective, if you were in a position to, and had the right to, make the decision, would you see one national airline or a series of airlines? I understood clearly what you said about the four points that were a problem, but can you see this one national airline being viable?

Mr. Hargrove: We had an ad that ran a week ago Saturday in the major newspapers across the country. It outlined our vision for the industry, and we spent a lot of time on this. It was not just Buzz Hargrove, but a lot of people, like Peggy Nash, my assistant who works directly with the airlines, and Gary Fane, and others around the union, including the local union leadership of Air Canada and Canadian. We had this debated and approved by over 100 of our Air Canada leadership and over 70 of our Canadian Airlines leadership. The ad said: "One company with two business units." Much like General Motors has Pontiac and Buick, here you would have a red and a blue. You would run them accordingly, by ensuring that you eliminate this idea that you both leave Toronto for Windsor, Ontario, at the same time with a plane that has only 10 or 15 passengers; or with a full plane where most of the seats are filled by seat sales. You would then eliminate the excess capacity. The government must play an overseeing role here to ensure that when you take out the capacity, you do not say to the consumers, "Now, we've got you. We will charge you double to get to Windsor." That is as opposed to what has been happening, namely, you get to Windsor cheaper than what it costs to fly the plane to Windsor. Remember that you have one company, not the Milton vision of four.

Senator Finestone: Is that not a duopoly?

Mr. Hargrove: It is a duopoly or a monopoly, or whatever you want to call it. In Milton's world, you have the same thing, but you have four layers, which ensures that you will never have competition. We are saying that for the next few years we should

peuvent se mettre sur les rangs au niveau d'entrée. WestJet devrait être une leçon pour tous. WestJet possède environ 4 p. 100 du marché, mais cette part est concentrée dans le triangle Calgary, Edmonton et Vancouver.

Il faut une infrastructure et des frais généraux énormes pour exploiter une compagnie aérienne internationale d'envergure mondiale comme Air Canada ou Lignes aériennes Canadien. Si un concurrent commence petit et sous-traite la maintenance et d'autres services, il peut graduellement accumuler du capital et faire des profits.

Notre petit marché canadien s'étend sur un énorme territoire. Les ennuis commencent lorsqu'on fait d'énormes investissements, comme Lignes aériennes Canadien quand elle a racheté Ward Air et Eastern Provincial Airlines. N'oubliez pas que c'est Pacific Western Airlines qui a racheté CP Air. Toute cette spirale a commencé parce que le gouvernement a déréglementé le secteur. Il pensait qu'il y avait place pour deux transporteurs, et ce n'était pas vrai. Il y a maintenant une possibilité réelle de gagner de l'argent et de développer à long terme une industrie qui sera bénéfique pour le pays, à condition que le gouvernement établisse un cadre tel que le monopole ne dure pas éternellement.

Le sénateur Finestone: À votre avis, selon votre perspective d'ensemble, si vous aviez à prendre une décision, opteriez-vous pour une compagnie aérienne nationale ou pour plusieurs? J'ai bien saisi ce que vous disiez au sujet des quatre paliers, mais pensez-vous que cette unique compagnie nationale sera viable?

M. Hargrove: Nous avons passé samedi dernier une annonce dans tous les grands journaux du pays. Elle esquissait notre vision de l'industrie et nous avons passé beaucoup de temps là-dessus. Ce n'était pas seulement Buzz Hargrove, mais beaucoup d'autres, des gens comme Peggy Nash, mon assistante qui travaille directement avec les compagnies aériennes, et Gary Fane, et d'autres du syndicat, notamment les dirigeants syndicaux locaux d'Air Canada. Nous avons tenu un débat et obtenu l'aval de plus de 100 de nos responsables syndicaux chez Air Canada et plus de 70 chez Canadien. L'annonce disait: «Une société avec deux unités d'exploitation». Tout comme General Motors a Pontiac et Buick, ici vous auriez une rouge et une bleue. Il faudrait les gérer en conséquence, et ne plus faire décoller à la même heure deux avions sur la ligne Toronto Windsor, chaque avion n'ayant que 10 ou 15 passagers; ou encore un avion plein mais dont la plupart des sièges ont été vendus au rabais. Ensuite, il faudrait éliminer la capacité excédentaire. Le gouvernement doit jouer un rôle de supervision à cet égard, pour garantir qu'avec cette réduction de capacité la compagnie ne dise pas aux consommateurs: «Maintenant, on vous tient. Nous allons vous faire payer le double pour vous emmener à Windsor». C'est par contraste à ce qui se passait auparavant, à savoir qu'on vous transportait à Windsor pour moins cher que le coût du vol. N'oubliez pas qu'il s'agirait là d'une société, et non pas de la vision à quatre sociétés de Milton.

Le sénateur Finestone: N'est-ce pas là un duopole?

M. Hargrove: C'est une duopole ou un monopole, peu importe le nom. Dans le monde de Milton, vous avez la même chose, mais vous avez quatre strates, ce qui garantit que vous n'aurez jamais de concurrence. Nous disons que, pour les

go about restructuring the industry to give it a chance to nurture and grow. It is like a plant: you have to prune it and water it. Here, you give it a chance to grow and you give new entrants an opportunity to come in and provide the entry-level competition that will permit it to grow, by making money and building up so that you can slowly develop a competition base that the country's consumer base will support.

Senator Fairbairn: I wish to return to the subject of the workers and your comments about how you worked out the ad that you ran across the country. I know that Air Canada workers are terrific assets to their company and that they have the same loyalty to their company as the other workers have to theirs. There is a fear that by partnering you do not get as much as you otherwise might have in terms of protection guarantees, but you are saying that that fear is unnecessary or groundless. Is there not some mechanism whereby the workers of Air Canada could join you in this?

Mr. Hargrove: Yes. I am hopeful of that. Our national data board is meeting in Toronto as we speak. I made a presentation to them this morning that represents all sections of our union. We are the major union in 14 sectors of the economy. Our board comes together for a debate on these issues every four months. I told them that we have to get past the emotion and the loyalty problem. When the Air Canada people step back and say, "We have won," someone will ask, "What did we win?" And all they will be able to say is, "We have a letter from Milton." However, that is not a legal document. It is not signed with the union. He can say, "I made that commitment and I can break it anytime I want."

In other words, we do not have any guarantees that our work will not move to the United States or that United will not take the reservation work to the United States or that the machinists or mechanic work will not be done in the United States. All of the support systems that are done in Montreal, for example, could be moved to the United States. Our head office could be moved and a significant amount of those functions could be moved. They will also look at the fact that, instead of retiring now, they will have to wait six more years before they can retire. However, they could have retired today, not only with no reduction but also with an enhanced pension benefit. That was contained in the Schwartz proposal, but there is nothing similar in the proposal from Air Canada. Once people step back and start looking at it objectively, in their own self-interest — and that will occur — they will start to question Mr. Milton and what their loyalty means.

I have said this publicly and I will say it again: I do not think he is on good ground to say to people, "We won." What does that mean for the shareholders? They pick up over \$1 billion. What does that mean for the workers? It means nothing, except that Milton won. I do not think that is long lasting.

Senator Fairbairn: I hope the workers find a way to consider all the elements and use their strength to win.

quelques prochaines années, il faudrait restructurer l'industrie de façon à lui donner l'occasion de se renforcer et de grandir. C'est comme une plante: il faut l'élaguer et l'arroser. Donc, il faut lui donner l'occasion de pousser et donner aux nouveaux venus l'occasion de s'établir et d'assurer une concurrence au niveau d'entrée avec la possibilité de grandir, de gagner de l'argent et de se développer de façon à construire peu à peu une assise concurrentielle de taille viable.

Le sénateur Fairbairn: J'aimerais revenir à la question des travailleurs et à la manière dont vous avez élaboré l'annonce que vous avez publiée dans tout le pays. Je sais que les employés d'Air Canada sont un gros atout pour leur compagnie et qu'ils éprouvent la même loyauté envers elle que les autres pour la leur. Il y a cette crainte qu'en fusionnant les deux la protection ne serait plus la même, mais vous dites que cette crainte est inutile ou sans fondement. N'y a-t-il pas quelque mécanisme par lequel les employés d'Air Canada pourraient se rallier à votre point de vue?

M. Hargrove: Oui. C'est ce que j'espère. Notre conseil national se réunit en ce moment même à Toronto. J'y ai fait une présentation ce matin au nom de toutes les sections de notre syndicat. Nous sommes le principal syndicat dans 14 secteurs de l'économie. Notre conseil se réunit pour un débat sur ces questions tous les quatre mois. Je leur ai dit qu'il faut dépasser le plan émotif et le problème de loyauté. Lorsque les employés d'Air Canada disent: «Nous avons gagné», quelqu'un va leur demander «Qu'avez-vous gagné?» Et tout ce qu'ils pourront répondre, c'est: «Nous avons une lettre de Milton». Mais cette lettre n'est pas un document juridique. Ce n'est pas un contrat avec le syndicat. Il peut dire: «J'ai pris cet engagement et je peux le rompre quand je veux».

Autrement dit, nous n'avons aucune garantie que notre travail ne sera pas transféré aux États-Unis ou que United ne va pas transférer le travail de réservation aux États-Unis ni que le travail de maintenance ne sera pas effectué aux États-Unis. Tous les services de soutien qui sont effectués à Montréal, par exemple, pourraient être transférés aux États-Unis. Le siège pourrait être transféré, de même qu'une bonne part de ses fonctions administratives. Il faudra aussi qu'ils songent au fait que, au lieu de prendre leur retraite maintenant, ils vont devoir atteindre encore six ans. Ils auraient pu prendre leur retraite aujourd'hui, non seulement sans pénalité, mais avec une pension accrue. C'est ce que prévoyait la proposition de Schwartz, mais il n'y a rien de semblable dans la proposition d'Air Canada. Une fois que les gens vont prendre du recul et regarder les choses objectivement, dans leur intérêt propre — et cela arrivera — ils vont commencer à remettre en question leur loyauté et M. Milton.

J'ai dit cela publiquement et je le répète: Je ne pense pas qu'il soit sur un terrain solide lorsqu'il dit aux gens: «Nous avons gagné». Qu'est-ce que cela signifie pour les actionnaires? Ils ramassent plus de 1 milliard de dollars. Que cela signifie-t-il pour les employés? Cela ne signifie rien, sinon que Milton a gagné. Je ne pense pas que ce soit durable.

Le sénateur Fairbairn: J'espère que les travailleurs trouveront une façon de prendre en compte tous ces éléments et d'utiliser leur force pour gagner.

Mr. Gary Fane, Transportation Director, Canadian Auto Workers: The package that we had negotiated as a national union lasted three or four days. It was shared by all the other unions. For example, the Air Canada pilots said "No. We do not want to talk about it." However, the Canadian pilots said, "We are endorsing it." The machinists' union said, "This is a very good package. We will take it and see if we can negotiate with Air Canada." We said, "That is fine. Maybe you can get Air Canada to negotiate with you, because they are not returning our phone calls."

We did not mind that. We had negotiated a package where all the workers and all the unions would be accessible in either company. We wanted to ensure that. We met with the flight attendants and shared the package with them before it was announced. We also knew that we were the only union that would come out and take a position. Mr. Schwartz was wise enough not to put money into something like that to take care of people unless he had a union leader say, "We think this is good."

We wanted to get it in both places, but Air Canada refused to bargain with us. Consequently, we were left with one corporation to deal with, but I wanted you to know that it was for everyone.

Senator Finestone: Thank you for that clarification. We sat with the Canadian Transportation Agency earlier today. Hopefully, the Competition Bureau is monitoring this — if they are not, I will be surprised — and Transport Canada, or who ever else. Mr. Hargrove, should we call in Justice Estey and Arthur Kruger? Is that the next step?

Senator Forrestall: I wanted to ask about the machinists and some numbers. Is the machinist group the only group that took the major thrust of your package back to Air Canada?

Mr. Hargrove: Yes. I heard that the only other group that received a letter was a flight attendants' group with Canadian Airline. We have a copy of the letter that Mr. Schwartz gave to the machinists. The machinists gave it us. It is almost identical to our letter.

The Chairman: Can you table that document?

Mr. Hargrove: Yes. We will send an information package to the clerk of the committee.

Senator Forrestall: Thank you. Also, could we receive information about the status of the other unions? What is the worst case scenario now? How many jobs are involved, given this fiasco in which we are involved? How many men and women will lose their jobs?

Mr. Hargrove: That is completely in the hands of Mr. Milton and the board of directors at Air Canada. As things stand today, they are the only players and they have committed that no Air Canada worker will lose his or her job. That means a massive downsizing at Canadian Airlines and a lot of people there will lose their jobs. I hope that does not happen.

Senator Forrestall: Right across the board?

M. Gary Fane, directeur des transports, Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile: L'accord que nous avons négocié en tant que syndicat national a duré trois ou quatre jours. Tous les autres syndicats pouvaient en profiter. Par exemple, les pilotes d'Air Canada ont dit: «Non, nous ne voulons pas en parler». Par contre, les pilotes de Canadien l'ont appuyé. Le syndicat des machinistes a dit: «C'est un très bon accord. Nous allons le prendre et voir si nous pouvons négocier avec Air Canada». Nous avons dit: «Très bien, vous obtiendrez peut-être qu'Air Canada négocie avec vous, mais ils ne retournent pas nos appels téléphoniques».

Cela ne nous gênait pas que d'autres en profitent. Nous avons négocié un accord dont tous les travailleurs et tous les syndicats pouvaient bénéficier, dans les deux compagnies. C'est ce que nous cherchions. Nous avons rencontré les agents de bord et leur avons communiqué l'accord avant de l'annoncer. Nous savions aussi que nous serions le seul syndicat à prendre parti. M. Schwartz a été suffisamment avisé pour ne pas engloutir de telles sommes dans cette protection du personnel sans qu'un dirigeant syndical dise: «Nous pensons que c'est bon».

Nous voulions obtenir la même chose des deux proposant, mais Air Canada a refusé de négocier avec nous. Nous nous sommes donc retrouvés avec un seul interlocuteur, mais je tenais à vous dire que nous avons négocié pour tous.

Le sénateur Finestone: Merci de cette précision. Nous avons reçu l'Office des transports du Canada tout à l'heure. J'espère que le Bureau de la concurrence suit nos délibérations — je serais surprise du contraire — de même que Transports Canada et d'autres. Monsieur Hargrove, devrions-nous convoquer le juge Estey et Arthur Kruger? Est-ce la prochaine étape?

Le sénateur Forrestall: J'aimerais en savoir plus sur les machinistes et avoir quelques chiffres. Est-ce que les machinistes sont le seul syndicat à avoir pris votre accord pour demander le même à Air Canada?

M. Hargrove: Oui. J'ai entendu dire que le seul autre groupe ayant reçu une lettre était un groupe d'agents de bord de Canadien. Nous avons copie de la lettre que M. Schwartz a remis aux machinistes. Les machinistes nous l'ont donnée. Elle est presque identique à la nôtre.

La présidente: Pourriez-vous déposer ce document?

M. Hargrove: Oui. Nous allons envoyer une documentation au greffier du comité.

Le sénateur Forrestall: Merci. Par ailleurs, pouvez-vous nous parler de la situation des autres syndicats? Quel est le pire scénario maintenant? Combien d'emplois sont en jeu, étant donné le fiasco dans lequel nous sommes plongés? Combien d'hommes et de femmes vont perdre leur emploi?

M. Hargrove: Cela dépend tout à fait de M. Milton et du conseil d'administration d'Air Canada. Actuellement, ils sont les seuls interlocuteurs et ils ont promis qu'aucun employé d'Air Canada ne serait licencié. Cela signifie des réductions d'effectifs massives chez Lignes aériennes Canadien et beaucoup de gens vont y perdre leur poste. J'espère que cela n'arrivera pas.

Le sénateur Forrestall: Dans tous les services?

Mr. Hargrove: That is their public statement. In Mr. Milton's last letter to us, he said that at Canadian Airlines there would be no lay-offs.

However, that was never signed, because he would not bargain on the other issues and, since he has won, he is not saying that at all. He is saying only that there will be no lay-offs at Air Canada.

Senator Forrestall: Do you have any idea of how many workers may have been eligible for a package before the collapse of the negotiations?

Mr. Hargrove: We broke it into three categories. About 5,000 would have been eligible to take a package over the next two years. We based that on Mr. Schwartz's statement that 5,000 was the worst-case scenario for them. Mr. Milton said that 2,500 was his worst-worst case scenario. That would have changed if they got the airline in shape within a few months. I believe that they will very quickly move to take a lot of international travel away from others who have an inferior product. If they have the opportunity to take advantage of those routes, there will be a lot of new jobs created. No matter who the owner is, if it is done properly a lot of new work can be picked up with the international routes. We have the best product, but we have not been able to put the equipment on the routes.

Senator Forrestall: I should like to turn to the subject of seniority lists. Do you have any hope that the two unions can find a basis of agreement with respect to seniority?

Mr. Hargrove: There are at least six unions and we all have the same problem. I do not think any of the unions can acquiesce to the idea of merging the lists. There is too much water under the bridge to do that now. However, this industry can be restructured to become an excellent industry and still keep the rights of workers intact under their seniority lists.

Senator Forrestall: Is restructuring still a possibility?

Mr. Hargrove: Absolutely. If it is done properly, it will be restructured. Today the only players in town are Mr. Milton and the Air Canada board. A major restructuring will take place. We need only think about in whose interest that takes place.

Senator Forrestall: Many good studies have been done on the relationship between management and the amount of personal investment they have in that which they are managing. Without question, if management owns a big chunk of shares, the corporation will be better run. It will make more money, it will expand, and it will work. If management has no money invested in the institution, due diligence will not be done.

Senator LeBreton: With regard to your membership, I fear an East-West issue developing between the people who support Air Canada and those who support Canadian Airlines. You have obviously faced this yourself with your membership. Do you have the same fears? How do you propose to deal with it? This is very damaging to the country as a whole.

M. Hargrove: C'est ce qu'ils ont dit publiquement. Dans sa dernière lettre, M. Milton nous dit qu'il n'y aura pas de licenciement chez Canadien.

Toutefois, cela n'a jamais été signé, parce qu'il refusait de négocier sur les autres points et, depuis qu'il a gagné, il ne dit plus cela du tout. Il dit seulement qu'il n'y aura pas de licenciement chez Air Canada.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous idée du nombre de travailleurs qui auraient été couverts par l'accord avant l'effondrement des négociations?

M. Hargrove: Nous avons distingué trois catégories. Près de 5 000 auraient été admissibles au cours des deux prochaines années. Nous avons fondé cela sur la déclaration de M. Schwartz voulant que 5 000 soit le pire scénario dans son cas. M. Milton a dit que 2 500 étaient son pire scénario. Cela aurait pu changer s'ils avaient pu redresser la compagnie en l'espace de quelques mois. Je pense qu'ils vont très rapidement enlever les lignes internationales à la compagnie qui a un produit médiocre. S'ils parviennent à récupérer ces routes, beaucoup de nouveaux emplois seront créés. Peu importe qui sera le propriétaire, si les choses sont faites correctement, beaucoup d'activité peut être créée sur les routes internationales. Nous avons le meilleur produit, mais nous n'avons pas pu affecter les appareils qu'il aurait fallu à ces lignes.

Le sénateur Forrestall: Je reviens aux listes d'ancienneté. Avez-vous quelque espoir que les deux syndicats pourront se mettre d'accord sur le plan de l'ancienneté?

M. Hargrove: Il y a au moins six syndicats et nous avons tous le même problème. Je ne pense pas qu'aucun d'eux puisse accepter la fusion des listes. Trop d'eau a coulé sous les ponts pour cela. Cependant, cette industrie peut être restructurée et prospérer sans porter atteinte aux droits d'ancienneté des employés.

Le sénateur Forrestall: La restructuration est-elle toujours une possibilité?

M. Hargrove: Absolument. Si l'on s'y prend bien, le secteur sera restructuré. Aujourd'hui, les seuls joueurs sur la place sont M. Milton et le conseil d'administration d'Air Canada. Il y aura une profonde restructuration. Il faut seulement voir dans l'intérêt de qui elle se fera.

Le sénateur Forrestall: De nombreuses études ont été faites sur les relations entre la direction d'une entreprise et l'investissement personnel du dirigeant dans cette entreprise. Il ne fait aucun doute que si les dirigeants possèdent un bon paquet d'actions, la société sera mieux gérée. Elle gagnera plus, se développera et prospérera. Si les dirigeants n'ont pas d'argent investi dans l'entreprise, ils se montrent moins diligents.

Le sénateur LeBreton: En ce qui concerne vos membres, je crains un clivage Est-Ouest entre ceux qui appuient Air Canada et ceux qui appuient Lignes aériennes Canadien. Vous avez manifestement constaté cela dans votre syndicat. Avez-vous les mêmes craintes? Que comptez-vous faire pour y remédier? C'est très néfaste pour la cohésion du pays.

Mr. Hargrove: With respect, I cannot endorse that. In 1996, that was the case. Emotions were very high. It was the West against the East. There was a wonderful airline in the West that people did not want to lose.

When Mr. Schwartz tabled his proposal to restructure the industry and merge the two companies, he announced in Calgary that he would close the Canadian Airlines headquarters in Calgary and move it to Montreal. There was no hue and cry in Calgary. People respected the fact that Canadian Airlines had had a good run at it and had not made it, so something had to happen. They did not buy into the logic of some that this was an East-West fight.

I found it fascinating that the government of Quebec, as well as our members, opposed this proposal despite the fact that Mr. Schwartz was moving work from the West to Montreal.

Again, it is more about emotion than it is about logic. Air Canada convinced people that, if a new investment group took over, they would lose something. It did not matter that the losers would be head office people. Seventy of our members who are crew schedulers would have lost their jobs in Calgary, although they would have had an opportunity to go to Montreal or to do something else. We recognized in our agreement that the closing of that centre would cause the loss of jobs for a small number of people. However, there would be more jobs in Montreal.

It is fascinating that the Quebec government and the unions in Quebec did not support this. An illogical, emotional loyalty has overtaken everyone. I have not heard one argument in our union about an East-West split. Canadian Airlines people are saying, "Do what you can to save our jobs and ensure that we don't have to go through this again." You must remember that they have been through three sets of concessions in the last decade. They have faced bankruptcy for the third time.

They have remained totally loyal and done their jobs. Everyone promised them that this time they would have it right; yet here we are back again. They are asking us, as their union, and you, as their parliamentarians, to please do it right this time. They are not worried if they are owned out of Montreal or Toronto; they want their jobs.

Senator LeBreton: It is encouraging to know that it has not developed into an East versus West matter.

The Chairman: Thank you Mr. Hargrove, Ms Nash, and Mr. Fane.

The committee adjourned.

M. Hargrove: Sauf votre respect, je ne suis pas d'accord. Nous avons eu la même chose en 1996. Les passions étaient déchaînées. C'était l'Ouest contre l'Est. Il y avait cette merveilleuse compagnie aérienne dans l'Ouest que les gens ne voulaient pas perdre.

Lorsque M. Schwartz a déposé sa proposition de restructuration et de fusion des deux compagnies, il a annoncé à Calgary qu'il fermerait le siège de Canadien à Calgary pour le transférer à Montréal. Il n'y a pas eu de tollé à Calgary. Les gens admettaient que Canadien avait eu sa chance et avait échoué, et que les choses ne pouvaient pas durer. Ils n'ont pas avalé cette logique d'un affrontement entre l'Est et l'Ouest.

J'ai trouvé fascinant que le gouvernement du Québec, tout comme nos membres, se soit opposé à cette proposition, bien que M. Schwartz transfère des emplois de l'Ouest à Montréal.

Encore une fois, les réactions sont davantage émotives que rationnelles. Air Canada a réussi à convaincre les gens que, si un nouveau groupe d'investisseurs prenait le contrôle, ils perdraient quelque chose. Peu importait que les perdants seraient les employés du siège. Soixante-dix de nos membres qui sont répartiteurs d'équipe, auraient perdu leur poste à Calgary, mais auraient pu déménager à Montréal ou faire un autre travail. Nous reconnaissons dans notre accord que la fermeture du siège entraînerait des pertes d'emploi pour un petit nombre de personnes. En revanche, on en aurait créé à Montréal.

Il est fascinant que le gouvernement du Québec et les syndicats de Québec n'aient pas appuyé cela. Une loyauté illogique, émotionnelle, a pris le dessus. Je n'ai pas entendu une seule voix, dans notre syndicat, invoquer une fracture est-ouest. Les syndiqués de Canadien disaient: «Faites ce que vous pouvez pour sauver nos emplois et nous éviter de subir cela encore une fois». N'oubliez pas qu'au cours des dix dernières années ils ont dû consentir par trois fois des concessions. C'est la troisième fois qu'ils sont au bord de la faillite.

Ils sont restés totalement loyaux et ont fait leur travail. Tout le monde leur a promis que cette fois-ci les choses iraient mieux; pourtant, nous y revoilà. Ils nous demandent, à nous leur syndicat, et à vous, leurs parlementaires, de faire les choses bien cette fois-ci. Peu leur importe que le propriétaire soit de Montréal ou de Toronto; ils veulent leur emploi.

Le sénateur LeBreton: Il est encourageant de voir que cela ne s'est pas transformé en affrontement entre l'Est et l'Ouest.

La présidente: Merci, monsieur Hargrove, madame Nash et monsieur Fane.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Office of the Commissioner of Official Languages:

Dyane Adam, Commissioner of Official Languages;
Gérard Finn, Director General, Policy Branch;

Michel Robichaud, Director General, Investigations Branch;

Richard Tardif, Senior Legal Counsel and Director, Legal
Services.

From the Canadian Transportation Agency:

Gavin Currie, Director General, Air and Accessible
Transportation Branch;

Claude Jacques, Director, Legal Services Directorate;

Mary-Jane Gravelle, Senior Analyst, Licensing and Charters
Directorate.

From the Canadian Auto Workers (CAW):

Buzz Hargrove, President;

Peggy Nash, Assistant to the President;

Jim Stanford, Economist, Research Department;

Gary Fane, Transportation Director.

Du Bureau du Commissaire aux langues officielles:

Dyane Adam, commissaire aux langues officielles;

Gérard Finn, directeur général, Direction générale des
politiques;

Michel Robichaud, directeur général, Direction générale des
enquêtes;

Richard Tardif, conseiller juridique principal et directeur des
Services juridiques.

De l'Office des transports du Canada:

Gavin Currie, directeur général, Direction du transport
aérien et des transports accessibles;

Claude Jacques, directeur, Direction des services
juridiques;

Mary-Jane Gravelle, analyste principale, Direction des
licences et affrètements.

Du Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile (TCA):

Buzz Hargrove, président;

Peggy Nash, adjointe du président;

Jim Stanford, économiste, Service de la recherche;

Gary Fane, directeur des transports.



Second Session
Thirty-sixth Parliament, 1999

Deuxième session de la
trente-sixième législature, 1999

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, November 9, 1999

Le mardi 9 novembre 1999

Issue No. 6

Fascicule n° 6

Sixth and seventh meetings on:

The order in council authorizing certain major air
carriers and persons to negotiate and enter into any
conditional agreement

Sixième et septième réunions concernant:

Le décret autorisant certains transporteurs aériens
majeurs et certaines personnes à négocier et à
conclure toute entente conditionnelle

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

* Boudreau, P.C. (or Hays)	LeBreton
Christensen	* Lynch-Staunton (or Kinsella)
Fairbairn, P.C.	Poulin
Finestone, P.C.	Roberge
Johnson	Sibbeston
Kirby	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

* Boudreau, c.p. (ou Hays)	LeBreton
Christensen	* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
Fairbairn, c.p.	Poulin
Finestone, c.p.	Roberge
Johnson	Sibbeston
Kirby	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 9, 1999

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in Room 505, Victoria Building, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Christensen, Finestone, P.C., Fairbairn, P.C., Forrestall, Kirby, LeBreton, Poulin, Roberge, Sibbeston and Spivak (12).

Other senator present: The Honourable Senator Atkins (1).

In Attendance: Martin Brennan and Keith Miller, special advisors to the committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate

WITNESSES:

From Air Canada:

Robert A. Milton, President and Chief Executive Officer;

Douglas D. Port, Senior Vice President, Corporate Affairs and Government Relations;

Duncan Dee, Manager, Government Relations.

From Canada 3000:

Angus J. Kinnear, President.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 14, 1999, the committee proceeded to study the order laid before the Senate on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act. (*See Issue No. 1, Tuesday, October 26, 1999 for full text of the Order of Reference.*)

The witnesses each made a statement and answered questions from the members of the committee.

It was agreed, — That the documents presented by Air Canada be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-12*.

It was agreed, — That the Brief by Canada 3000 be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-13*.

At 12:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 9 novembre 1999

(7)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Christensen, Finestone, c.p., Fairbairn, c.p., Forrestall, Kirby, LeBreton, Poulin, Roberge, Sibbeston et Spivak (12).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Atkins (1).

Également présents: Martin Brennan et Keith Miller, conseillers spéciaux du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

D'Air Canada:

Robert A. Milton, président et chef de la direction;

Douglas D. Port, premier vice-président, Affaires de l'entreprise et relations gouvernementales;

Duncan Dee, chef de service, Relations gouvernementales.

De Canada 3000:

Angus J. Kinnear, président.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 14 octobre 1999, le comité examine le décret déposé au Sénat le 14 septembre 1999 autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports du Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n°1 du mardi 26 octobre 1999.*)

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que les documents présentés par Air Canada soient déposés auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T1-S1-08-12*).

Il est convenu — Que le mémoire présenté par Canada 3000 soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T1-S1-08-13*).

À 12 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Tuesday, November 9, 1999
(8)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:30 p.m., in Room 505, Victoria Building, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Christensen, Fairbairn, P.C., Finestone, P.C., Forrestall, Kirby, LeBreton, Poulin, Roberge, Sibbeston and Spivak (11).

Other senator present: The Honourable Senator Atkins (1).

In attendance: Martin Brennan and Keith Miller, special advisors to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate

WITNESS(ES):

From the Canada Airport Council:

Neil Raynor, Executive Director;

Paul Benoit, President and Chief Executive Officer, Ottawa International Airport.

From the Canadian Union of Public Employees:

Judy Darcy, National President;

Denise Hill, President, Airline Division;

Richard Balnis, Senior Research Officer, CUPE National;

Pam Bettie, Executive Assistant.

From Star Alliance:

Rono J. Dutta, President, United Airlines;

Frederic F. Brace, Senior Vice-President — Finance, United Airlines;

Shelley A. Lungmuir, Senior Vice-President — International, Regulatory and Governmental Affairs.

From the Air Canada Pilots Association:

John Oakley, Captain, President.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 14, 1999, the Committee proceeded to study the order laid before the Senate on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act. (*See Issue No. 1, Tuesday, October 26, 1999 for full text of the Order of Reference.*)

The witnesses each made a statement and answered questions from the members of the Committee.

It was agreed, — That the submission by the Canadian Airports Council be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-14*.

It was agreed — That the report by the Canadian Union of Public Workers be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-15*.

OTTAWA, le mardi 9 novembre 1999
(8)

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 30, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Christensen, Fairbairn, c.p., Finestone, c.p., Forrestall, Kirby, LeBreton, Poulin, Roberge, Sibbeston et Spivak (11).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Atkins (1).

Également présents: Martin Brennan et Keith Miller, conseillers spéciaux du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

Du Conseil des aéroports du Canada:

Neil Raynor, directeur exécutif;

Paul Benoit, président et chef de la direction, Aéroport international d'Ottawa.

Du Syndicat canadien de la fonction publique:

Judy Darcy, présidente nationale;

Denise Hill, présidente, Division des services aériens;

Richard Balnis, attaché de recherche principal, Section nationale;

Pam Beattie, adjointe administrative.

De Star Alliance:

Rono J. Dutta, président, United Airlines;

Frederic F. Brace, premier vice-président — Finances, United Airlines;

Shelley A. Longmuir, première vice-présidente — Affaires internationales, réglementaires et gouvernementales.

De l'Association des pilotes d'Air Canada:

John Oakley, capitaine, président.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 14 octobre 1999, le comité examine le décret déposé devant le Sénat le 14 septembre 1999, et autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du mardi 26 octobre 1999.*)

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que le mémoire du Conseil des aéroports du Canada soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T1-S1-08-14*).

Il est convenu — Que le mémoire du Syndicat canadien de la fonction publique soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T1-S1-08-15*).

It was agreed — That the document presented by Star Alliance be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-16*.

It was agreed — That the document presented by the Air Canada Pilots Association be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-17*.

At 4:50 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Il est convenu — Que le mémoire du groupe Star Alliance soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T1-S1-08-16*).

Il est convenu — Que le mémoire de l'Association des pilotes d'Air Canada soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T1-S1-08-17*).

À 16 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, November 9, 1999

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, met this day at 9:30 a.m. to consider the order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, our witnesses this morning are from Air Canada.

Welcome, gentlemen. I am sure our members are ready to ask questions but they will treat you with courtesy and fairness. Please proceed.

Mr. Robert A. Milton, President and Chief Executive Officer, Air Canada: With me today are Doug Port and Duncan Dee. We appreciate the opportunity to be here this morning to talk to you about Air Canada's plan for the future. First, I should like to apologize to honourable senators for any misunderstanding that arose from our request to postpone last Wednesday's appearance before this committee. Honourable senators will recall that the day before our scheduled appearance we announced a major improvement to our share buy-back program, an announcement with significant implications for our shareholders, partners and employees.

With only three business days left until the shareholders' meeting that was to be held yesterday in Montreal, and with the very future of our company on the line, I took the decision to request that our appearance be postponed a few days, until early this week. That request was granted. The truth is that we needed to continue intensive discussions with shareholders in order to communicate the benefits of our latest proposal. And, yes, I did talk to the media the very next day as part of our ongoing attempt to communicate the benefits of our improved offer only days before shareholders were to decide our fate. In requesting a short delay, I wanted to ensure that I personally would be available to meet with honourable senators to talk about our plan and to answer questions. That is consistent with my sincere belief, expressed on numerous occasions since this debate began in mid-August, that Parliament has a crucial role to play in any restructuring of the airline industry. My opinion in this regard remains unchanged. That being said, I should now like to move on to discuss Air Canada's plan for the future of the airline industry in Canada.

The details of our plan originally announced on October 19 are now well known. Copies of our plan have been sent to all senators, members of the House of Commons, and provincial and municipal officials across Canada. For this reason, and in the interests of time, I do not propose to review all the details of our plan. That is, perhaps, best left to the question and answer period

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 9 novembre 1999

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, aux termes du paragraphes 47(5) de la Loi sur les transports au Canada, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Honorables sénateurs, nous entendrons ce matin des témoins d'Air Canada.

Messieurs, soyez les bienvenus. Je suis certaine que les membres du comité sont prêts à vous poser des questions, mais qu'ils vous traiteront de façon courtoise et équitable. La parole est à vous.

M. Robert A. Milton, président et chef de la direction, Air Canada: J'ai aujourd'hui à mes côtés Doug Port et Duncan Dee. Nous apprécions vivement cette occasion de comparaître devant vous aujourd'hui afin de vous présenter le plan d'Air Canada pour l'avenir. Tout d'abord, je prie les honorables sénateurs de m'excuser pour tout malentendu qui a pu se produire à la suite de notre demande de reporter la comparution de mercredi dernier devant ce comité. Les honorables sénateurs se souviendront que, la veille de la date prévue pour notre comparution, nous avons annoncé une bonification majeure de notre programme de rachat des actions, annonce aux répercussions considérables pour nos actionnaires, nos partenaires et nos employés.

Comme il ne restait que trois jours ouvrables avant l'assemblée des actionnaires — qui devait avoir lieu hier à Montréal — et étant donné que l'avenir même de notre société était en jeu, je me suis permis de demander que notre comparution soit reportée de quelques jours, soit au début de cette semaine. La requête a été accordée. À vrai dire, nous avons besoin de poursuivre les discussions intenses entamées avec nos actionnaires afin de leur communiquer les avantages de notre toute dernière proposition. J'en ai profité pour parler aux médias le jour même dans le but de faire connaître les avantages de notre offre bonifiée, quelques jours à peine avant que les actionnaires ne décident de notre destin. Ce court délai devait me permettre de rencontrer les honorables sénateurs afin de parler de notre plan et de répondre aux questions. Cela va dans le sens de ma croyance sincère, exprimée à maintes occasions depuis le début du débat à la mi-août, que le Parlement a un rôle crucial à jouer dans toute restructuration de l'industrie du transport aérien. Cela dit, je voudrais maintenant vous entretenir du plan d'Air Canada pour l'avenir de l'industrie canadienne du transport aérien.

Notre plan, annoncé en primeur le 19 octobre, est maintenant connu en long et en large. Nous en avons fait parvenir des copies à tous les sénateurs et à tous les députés fédéraux ainsi qu'aux fonctionnaires provinciaux et municipaux de tout le Canada. Pour cette raison, et par souci d'économie de temps, je ne propose pas de passer en revue la totalité des éléments du plan. La séance de

to follow. However, in the wake of Friday's important developments, I should now like to address a few key issues.

First, Air Canada remains absolutely committed to proceeding with all aspects of the plan that we have announced, including acquiring Canadian Airlines and establishing a low-fare airline to be based in Hamilton, Ontario. Clearly, we will need to negotiate a mutually acceptable business arrangement with AMR Corporation if we are to successfully acquire Canadian Airlines. They are aware of our willingness to cooperate and to negotiate. We have also initiated discussions with Canadian's management. We will need their support and the support of Canadian's 16,000 employees if we are to make this work. Let there be no uncertainty. As I have said on numerous occasions, both Air Canada and Canadian must be part of any solution to the challenges facing Canada's airline industry. While we believe that Air Canada is the airline best suited to lead any restructuring of the industry, Canadian Airlines is a key part of the equation. Therefore, we intend to move quickly to formalize our offer to acquire Canadian Airlines. To that end, yesterday I wrote a letter to Canadian Airlines' CEO, Kevin Benson, reiterating our desire to proceed with an acquisition of Canadian Airlines as soon as possible.

As for a new, low-fare carrier, we have been working on that concept for some time now. We did not, as some have suggested, develop this idea as a response to recent developments. We intend to move quickly to establish this carrier, which will provide consumers with improved choice in a market segment not currently served by a full-fledged discount airline. We look forward to announcing further details of our plan shortly.

Second, I want to make a clear statement to members of this committee and to Canadians in general that, in addition to acquiring Canadian Airlines, we are firmly committed to reviving and rebuilding that airline and to operating the company as a distinct brand. The fact is that Canadian Airlines is a strong brand. Its employees are professionals who are among the best at what they do. I encourage them to join us as we begin the task of rebuilding for the future so that we can, together, move that distinguished airline to financial health and prosperity.

Third, the Air Canada plan meets and in many cases exceeds the five principles outlined by the Minister of Transport. In developing our proposed solution to the challenges facing the future of Canada's airline industry, this was a very important consideration for us. Therefore, our plan protects consumers, guarantees regional service, fosters industry competition, ensures that effective control remains in Canadian hands and, most important from my perspective, addresses employee concerns. No one has suffered more over the last few months than the employees of both airlines and their families. They have experienced emotional upheaval and uncertainty. They have watched helplessly on the sidelines as their future has been

questions qui va suivre peut sans doute mieux jouer ce rôle. Toutefois, les importants développements de vendredi m'amènent à aborder quelques points clés.

En premier lieu, Air Canada maintient son engagement à respecter tous les aspects de son plan, en particulier l'acquisition de Canadien et la création d'un transporteur à bas prix qui aura son siège à Hamilton, en Ontario. Il est évident qu'il nous faudra négocier avec AMR Corporation une entente commerciale mutuellement acceptable, si nous voulons réussir notre acquisition de Canadien. Celle-ci est au courant de notre disposition à négocier. Nous avons aussi entamé des pourparlers avec la direction de Canadien. Nous aurons besoin de son support ainsi que de celui des 16 000 employés du transporteur pour que l'entreprise réussisse. Éliminons le flou. Comme je l'ai dit à maintes occasions, Air Canada et Canadien doivent toutes les deux faire partie de la réponse aux défis auxquels est confrontée l'industrie du transport aérien de ce pays. Et même si nous sommes convaincus qu'Air Canada est la société aérienne la plus apte à diriger la restructuration de l'industrie, Canadien est un élément capital de l'équation. C'est pourquoi nous entendons agir rapidement pour formuler notre offre d'acquisition de Canadien. Dans cette optique, j'ai adressé pas plus tard qu'hier une lettre à Kevin Benson, chef de la direction de Canadien, pour réitérer notre souhait de procéder à l'acquisition de Canadien dans les plus brefs délais.

Au sujet du nouveau transporteur à bas prix que nous planifions, il s'agit d'un projet sur lequel nous travaillons depuis un certain temps. Ce n'est pas en réaction aux récents développements que nous avons élaboré cette idée, comme certains l'on laissé entendre. Nous ne voulons pas tarder à créer cette compagnie, qui fournira aux consommateurs un choix supérieur dans un segment de marché non desservi actuellement par un transporteur à rabais bien établi. Nous comptons en dire plus à ce sujet prochainement.

Deuxièmement, je tiens à déclarer clairement aux membres de ce comité et aux Canadiens en général que nous sommes tout à fait déterminés, en plus d'acquérir Canadien, à faire renaître et à bâtir le transporteur et à l'exploiter sous une marque distincte. Canadien est une marque de grande notoriété, et ses employés sont de vrais professionnels. Ils sont parmi les meilleurs dans le domaine. Je les encourage à se rallier à nous quand nous commencerons à reconstruire l'avenir, afin que cette distinguée société aérienne connaisse, avec l'aide de tous, santé financière et prospérité.

Troisièmement, le plan d'Air Canada respecte et même surpasse les cinq principes énoncés par le ministre des Transports. Lorsque nous élaborions la solution proposée en réponse aux défis que doit relever l'industrie canadienne du transport aérien, cet aspect revêtait une importance capitale pour nous. C'est pourquoi notre plan protège les consommateurs, garantit un service régional, favorise la concurrence au sein de l'industrie, fait en sorte que le contrôle effectif de l'industrie reste au Canada et, ce qui est sans doute suprême pour moi, répond aux préoccupations des employés. Personne n'a souffert davantage ces derniers mois que les employés des compagnies aériennes et leur famille. Ils ont été éprouvés sur le plan émotif et ont vécu les affres de

debated publicly in Parliament and in the media by union leaders and political pundits. They have worried about what will become of them and their jobs once the restructuring process unfolds. They now deserve a clear statement of reassurance.

From the outset of this process we have said that no one will be forced out of a job as a result of our proposed transaction. Last week I went further in a written seven-point commitment to the union leaders of both airlines, including the regional subsidiaries. Copies of this letter have been tabled with the clerk of the committee. Today I want to reiterate our commitment to that seven-point plan. Simply put, we cannot run a profitable airline, nor successfully restructure the industry, without the support and active participation of airline employees.

The fourth and final issue that I want to touch upon involves the future regulatory framework for Canada's airline industry.

Over the past three months there has been a great deal of debate surrounding the current 10 per cent restriction on individual share ownership contained in the Air Canada Public Participation Act. I want to remind honourable senators that the Air Canada plan complies with all existing laws governing Air Canada and that it will not require legislative change. The 10 per cent rule may be shareholder unfriendly. However, all of our shareholders have invested in the company with the knowledge that this rule exists. It continues to serve valuable public policy objectives.

The point is that the 10 per cent rule was not introduced by Parliament to protect Air Canada's shareholders or to entrench management. It was introduced to protect the interests of the country. Our research indicates that the vast majority of Canadians support it. If this rule is to be changed, and I recognize that the minister has asked for the advice of this committee, such change should only occur after thorough debate and analysis in Parliament.

In the meantime, I want to say to the federal government and to the members of the Senate and the House of Commons that we at Air Canada look forward to working with you to develop a regulatory framework that works. It should be one that works to facilitate a smooth and efficient restructuring of the nation's airline industry, one that works to preserve consumer choice and affordable air travel, and one that protects the interests of employees and service to small communities. In short, the regulatory framework should be one that creates a foundation upon which the entire airline industry can grow and prosper.

In conclusion, Madam Chairman, we at Air Canada are proud of the plan that we have developed. It is a bold and practical plan. It is a plan based on realistic and realizable opportunities.

l'incertitude. Ils ont assisté, impuissants, au débat sur leur avenir, mené sur la scène publique, au Parlement et dans les médias, par les dirigeants syndicaux et par les grands pontifes de la politique. Ils se sont inquiétés de ce qu'il adviendrait d'eux et de leurs emplois, une fois dévoilé le processus de restructuration. Ils méritent maintenant un énoncé clair et rassurant.

Dès le début, nous avons dit que personne ne perdrait involontairement son emploi par suite de l'opération que nous proposons. La semaine dernière, je suis allé plus loin, avec un engagement en sept points auprès des dirigeants syndicaux des deux transporteurs, et cela incluait leurs filiales régionales. Nous avons remis des copies de cette lettre au greffier du comité. Aujourd'hui, je veux renouveler notre engagement envers ce plan en sept points. En termes simples, nous ne pouvons faire fonctionner une société aérienne rentable et nous ne pouvons restructurer avec succès l'industrie sans le support et la participation active des employés.

Le quatrième et dernier point que je voudrais aborder porte sur le cadre de réglementation qui régira l'industrie canadienne du transport aérien.

On a abondamment débattu, ces trois derniers mois, de la restriction actuelle de 10 p. 100 sur la propriété individuelle prévue par la Loi sur la participation publique d'Air Canada. Je voudrais rappeler aux membres que le plan que préconise Air Canada se conforme à toutes les lois en vigueur qui régissent Air Canada et ne nécessite aucune modification législative. Il se peut que la règle des 10 p. 100 soit peu favorable aux actionnaires. Cependant, nos actionnaires ont tous investi dans la Société en connaissance de cause. Cette règle continue de répondre à des objectifs gouvernementaux valables.

La règle des 10 p. 100 a en fait été introduite par le Parlement, non pour protéger les actionnaires d'Air Canada ni pour rendre la direction inattaquable. Elle visait plutôt à protéger les intérêts du pays et, selon notre recherche, une vaste majorité de Canadiens l'appuie. Si cette règle doit être modifiée — le ministre a d'ailleurs demandé l'avis de ce comité —, un tel changement ne doit avoir lieu qu'après avoir été débattu et analysé en profondeur au Parlement.

Entre-temps, je tiens à dire au gouvernement fédéral et aux membres du Sénat et de la Chambre des communes que nous, à Air Canada, sommes tout à fait prêts à collaborer avec vous pour développer un cadre de réglementation qui fonctionne, un cadre qui permette de procéder aisément à une restructuration harmonieuse et efficace de l'industrie du transport aérien de la nation, un cadre qui permette de préserver le choix des consommateurs et des voyages par avion à des prix abordables, un cadre qui protège les intérêts des employés et la desserte des petites collectivités. En bref, un cadre qui crée des bases sur lesquelles toute l'industrie du transport aérien peut croître et prospérer.

En conclusion, madame la présidente, nous sommes fiers, à Air Canada, du projet que nous avons élaboré. C'est un projet audacieux et pratique. Un projet qui repose sur des possibilités réalistes et réalisables.

The last few months have been difficult for all of us, for all of those involved in this historic debate. I for one do not wish to relive them. It is now time to look forward to the future. The wounds of this debate will heal with time and with a sincere commitment on the part of those involved to listen, to learn and to work together. That is a commitment I am proud to make on behalf of everyone at Air Canada.

Senator Forrestall: You fellows have subjected us to quite a show for the last several weeks. I hope there are not going to be any reruns. I do not want to see this on the long weekends during the winter.

We have a number of concerns, including competition, the protection of consumers and safeguards against gouging of consumers under a monopoly or duopoly or however it may be coloured when it is all over. We have real concerns about the employees — and not just of Canadian Airlines but of Air Canada as well. We have concerns about your failure to address some of the propositions put to you by the unions.

The fundamental question or concern is what will come out of this. What form would Canadian Airlines take if you owned it? How would you operate it as an arm of Air Canada?

You have proposed that Canadian Airlines become an operating subsidiary of Air Canada. Would you take us through the steps as to how that would work? How would the seniority lists work? How would the workforce breakdown eventually? Would there be a process to look at how it was working after six months to see if adjustments had to be made? In other words, would there be an ad hoc start or would there be some kind of stability?

I have always understood that mergers were to avoid duplicated costs, but that is not the case here because you are going to operate them as separate structures. Would you lead us through what you have in the back of your mind in that regard? Tell us how you intend generally to deal with the coordination of flights and the avoidance of parallel routing at parallel times and all of the things that seem to be causing major headaches.

Mr. Milton: I have been very clear from the outset that the interests of the employees have to be looked after. I have made very strong statements regarding the protection of Air Canada employees; they are the employees currently reporting to me. Obviously, if we are successful in acquiring Canadian Airlines, I will consider those employees on the same basis and look to protect them.

I have been very clear in writing to the union leaders of both companies that the employees will be protected, that anyone who decides to leave will be given an appropriate and attractive severance package and that with our option, growth occurs. In our proposition, we are talking about a plan under Star Alliance that offers the prospect of significant growth. Currently, Canadian Airlines is within an alliance called **oneworld**. To a large degree,

Les derniers mois ont été éprouvants pour nous, pour tous ceux qui ont participé à ce débat historique. Pour ma part, je ne voudrais pas le revivre. Il est temps maintenant de se tourner vers l'avenir. Les plaies infligées par ce débat guériront avec le temps et avec le sincère engagement, de la part de tous ceux qui sont en cause, à écouter, à apprendre et à travailler ensemble. C'est un engagement que je suis fier de prendre au nom de tous ceux qui composent Air Canada.

Le sénateur Forrestall: Au cours des dernières semaines, vous nous avez donné tout un spectacle. J'espère qu'il n'y aura pas de reprises. Ce n'est pas ce que je veux voir pendant les longues fins de semaine d'hiver.

Nous avons un certain nombre de préoccupations, qui touchent notamment la concurrence, la protection des consommateurs et l'exploitation possible de ces derniers par un monopole, un duopole ou encore par ce qui résultera du processus, une fois que tout sera terminé. Le sort des employés — non seulement ceux des Lignes aériennes Canadien, mais aussi d'Air Canada — nous préoccupe vivement. Nous nous inquiétons de votre incapacité de répondre à certaines des propositions que vous ont faites les syndicats.

La question ou la préoccupation fondamentale tient à ce qui ressortira de tout le processus. Quelle forme prendrait Canadien si vous en étiez propriétaire? Comment exploiteriez-vous la compagnie en tant que composante d'Air Canada?

Vous envisagez de faire de Canadien une filiale active d'Air Canada. Pourriez-vous nous décrire comment vous vous y prendriez? Comment les listes d'ancienneté s'appliqueraient-elles? Comment l'effectif s'organiserait-il? Après six mois, procéderiez-vous à un examen pour déterminer si des modifications doivent être apportées? En d'autres termes, s'agirait-il d'un nouveau départ, ou assureriez-vous une certaine forme de continuité?

J'ai toujours pensé que les fusions visaient à éviter le dédoublement des coûts, mais ce n'est pas le cas ici puisque vous allez exploiter les deux compagnies à titre de structures distinctes. Auriez-vous l'obligeance de nous faire part de vos intentions à cet égard? Dites-nous, de façon générale, ce que vous entendez faire pour assurer la coordination des vols et éviter l'exploitation de routes parallèles à des heures parallèles et tout ce qui semble causer de sérieux maux de tête.

M. Milton: Dès le début, j'ai établi clairement que nous agissions dans l'intérêt des employés. J'ai fait des déclarations très fermes en ce qui concerne la protection des employés d'Air Canada; il s'agit d'employés qui, à l'heure actuelle, relèvent de moi. Si, à l'évidence, nous parvenons à faire l'acquisition de Canadien, je considérerai ces nouveaux employés de la même façon et je m'efforcerai de les protéger.

Dans des lettres adressées aux dirigeants syndicaux des deux compagnies, j'ai indiqué très clairement que les employés seront protégés, que les personnes qui choisissent de partir auront droit à une indemnité de départ appropriée et attrayante et que notre option est gage de croissance. Dans notre proposition, nous faisons état d'un plan qui, sous la bannière de Star Alliance, promet une croissance marquée. À l'heure actuelle, Canadien fait

the airlines of **oneworld** do the predominance of flying to Canada. That is not the case within Star Alliance, which is the alliance that we are in. There is significant growth upside within Star. Additionally, we have introduced Delta Airlines, one of the largest airlines in the world, into the mix in our picture. The combination of Star and Delta will produce great growth, thereby achieving an outcome that will produce the ability to have better and more stable jobs at both companies.

Regarding seniority issues, I clearly look to the employees and the unions to dialogue to determine precisely how we best go about it. The airline industry is littered with examples of poor merger integration. There are very few good examples, notable exceptions being Western and Delta or British Airways and British Caledonian. I intend to have any outcome that involves the acquisition of Canadian Airlines land in the positive category. The only way that that will be achieved is through dialogue with the employees. That is a key cornerstone of how I see us proceeding, and that is one of the key reasons I think keeping these airlines as independent units is very sensible.

You talked about merger cost benefits and the benefits of duplication. In the airline industry, historically, the areas of benefit have principally been in revenue generation and in purchasing synergies, not in overall cost exercises nor in any way in acting detrimentally to employees. My focus will be on revenue enhancement and purchasing in the first stage. Then, based on dialogue with employees, there would be a transition over time to evolve into whatever the collective view dictates.

Opportunities exist at Air Canada and Canadian Airlines. For Canada, this is a terribly under-leveraged franchise in that Canadian cannot or does not or will not fly many of the routes for which they have authority. Air Canada is precluded by government constraint from flying to many of the places we would like to fly. I see this as an opportunity, once and for all, to get on with creating much of the growth that is possible. Again, this will be positive from a job-creation standpoint, from a revenue-generation standpoint and, ultimately, from a profitability standpoint. That is where I see the most significant benefits.

You commented on parallel times. Much has been said about this subject but it is quite straightforward if one stops to think about the recent situation in Canada. We are talking about competition. Generally speaking, flights leave at the same time in competitive markets the world over. The evolution of the New Air Canada-Canadian model will involve a further separation of flight times. The net result will be more flight departure opportunities and better coverage over the course of the day.

Senator Forrestall: Have you done a pro-forma balance sheet on paper? If you have, could the committee have access to that?

partie de l'alliance appelée **oneworld**. Dans une large mesure, ce sont les compagnies aériennes qui font partie de **oneworld** qui assurent la majorité des vols vers le Canada. Ce n'est pas le cas à l'intérieur de Star Alliance, alliance à laquelle nous sommes associés. À l'intérieur de cette alliance, les possibilités de croissance sont considérables. En outre, nous avons fait entrer dans le portrait Delta Airlines, soit l'une des plus importantes compagnies canadiennes du monde. La combinaison de Star Alliance et de Delta produira une croissance considérable, ce qui donnera aux deux compagnies la capacité d'offrir des emplois plus stables et de meilleure qualité.

En ce qui concerne les questions touchant l'ancienneté, j'ai clairement demandé aux employés et aux syndicats de dialoguer pour établir comment nous allons procéder. Dans l'industrie aérienne, les exemples de mauvaise intégration par suite d'une fusion abondent. Les exemples favorables sont très rares. Western et Delta ou British Airways et British Caledonian constituant des exemples notables. J'entends m'assurer que l'acquisition de Canadien soit rangée dans la catégorie des exemples favorables. Le seul moyen d'y parvenir, c'est le dialogue avec les employés. Il s'agit là d'un élément fondamental de la démarche que j'envisage, et c'est l'une des principales raisons qui font que, à mon avis, le maintien des compagnies aériennes à titre d'entités indépendantes constitue une solution des plus sensées.

Vous avez fait état des avantages liés au coût et au dédoublement dans le contexte d'une fusion. Traditionnellement, l'industrie aérienne tire principalement ses avantages de la génération de revenus et de l'établissement de synergies liées aux achats, et non d'exercices généraux relatifs au coût ni à d'autres mesures susceptibles de porter préjudice aux employés. Dans un premier temps, je mettrai pour ma part l'accent sur l'augmentation des revenus et les achats. Puis, sur la foi du dialogue avec les employés, on assisterait à une transition progressive vers ce que dicte l'intérêt collectif.

Des possibilités s'offrent à Air Canada et à Canadien. Pour le Canada, il s'agit d'une franchise terriblement sous-utilisée dans la mesure où Canadien ne peut exploiter, n'exploite pas ou n'exploitera pas bon nombre de routes qui lui sont ouvertes. Par ailleurs, des contraintes gouvernementales empêchent Air Canada de desservir bon nombre d'endroits où nous aimerions aller. Je vois là une occasion de générer une fois pour toutes le plus de croissance possible. Une fois de plus, la mesure sera rentable du point de vue de la création d'emplois, de la génération de revenus et, en dernière analyse, de la rentabilité. Voilà où, à mon avis, se situent les avantages les plus importants.

Vous avez fait allusion à la question des heures parallèles. Il en a beaucoup été question, mais c'est relativement simple si on s'arrête pour réfléchir à la situation récente au Canada. Nous parlons de concurrence. Dans les marchés concurrentiels du monde entier, les vols partent généralement à la même heure. L'évolution du modèle de la nouvelle Air Canada-Canadien entraînera une nouvelle forme de séparation des heures de vol. Le résultat net, ce sera un plus grand nombre de possibilités de départ et une meilleure répartition tout au long de la journée.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous couché sur le papier un bilan pro forma? Le cas échéant, le comité pourrait-il y accéder?

Mr. Milton: We have done detailed projections of how the combined airline would look.

Senator Forrestall: Could you let us have a copy of that work?

Mr. Milton: I do not know that that would be reasonable. As we progress and if a deal is consummated, it will be quite clear for the world to see.

Senator Forrestall: I want to touch briefly on Canadian Airline's international routes, which are of enormous value in dollars. I am a shareholder who is not very happy with your \$2 offer. Perhaps I should have bought Air Canada shares; who knows? In any event, how do you see a rationalization of the international routes? Would Canadian continue to operate those routes or would you interchange?

Mr. Milton: American Airlines has worked with Canadian Airlines on their international route franchise for the past five years. This is an area of serious underachievement for the industry in Canada. Canadian Airlines has route rights on which it is not operating, such as Australia, Toronto to Hong Kong, Toronto to Tokyo and Asian markets. Italy is under-serviced because, for half the year, Canadian Airlines does not operate their own aircraft there. The route rights to Canada are seriously under-leveraged. That problem exists all over the place. One million passengers per year travel between Canada and Mexico, but Canadian Airlines operates one flight a day with an A320 from Toronto. Yet Air Canada is not allowed to fly that route.

As I see it, this is an opportunity for Air Canada, for Canadian Airlines and for the industry to stop splitting the pie and to get on with true growth and full achievement of the franchise potential.

Yes, those routes are valuable. We tried to put a value on them several months ago and we made an offer to buy the international routes for some \$400 million dollars. To the best of my recollection, that is about twice what was offered four years ago. Canadian rejected the offer. That is fine, but this is another opportunity to get on with full leverage of those routes.

Senator Kirby: I have read a number of Mr. Milton's comments in the paper recently, so I was tempted to thank him for taking time to appear before a parliamentary committee from a third-world country, as he has taken to calling Canada. However, in light of the suggestion that we be nice, I will not say that.

I am trying to understand precisely the commitment of Air Canada vis-à-vis Canadian Airlines. As I understand it, you have offered to buy all the shares in the holding company; is that correct?

Mr. Milton: Yes.

M. Milton: Nous avons effectué des projections détaillées pour avoir une idée de l'aspect que prendrait la nouvelle compagnie aérienne combinée.

Le sénateur Forrestall: Seriez-vous disposé à nous en remettre une copie?

M. Milton: Je ne crois pas que cela serait raisonnable. Au fur et à mesure que nous avancerons dans nos travaux et à supposer que l'affaire soit conclue, chacun verra pour soi.

Le sénateur Forrestall: Je veux maintenant dire un mot des routes des Lignes aériennes Canadien International, dont la valeur pécuniaire est énorme. Je suis un actionnaire plutôt insatisfait de votre offre de 2 \$. J'aurais peut-être dû acheter des actions d'Air Canada, qui sait? Quoi qu'il en soit, comment envisagez-vous la rationalisation des routes internationales? La société Canadien continuerait-elle d'exploiter ces routes, ou ces dernières seraient-elles interchangées?

M. Milton: Depuis cinq ans, American Airlines aide les Lignes aériennes Canadien à exploiter les routes internationales qui lui échoient. Pour l'industrie canadienne, il s'agit d'un secteur gravement sous-exploité. En ce qui touche les routes, Canadien détient des droits qu'elle n'exerce pas, par exemple l'Australie, Toronto-Hong Kong, Toronto-Tokyo et les marchés asiatiques. Pendant la moitié de l'année, l'Italie est mal desservie parce que Canadien n'y utilise pas ses propres appareils. Les droits relatifs aux routes à destination du Canada sont gravement sous-exploités. Le problème est omniprésent. Chaque année, un million de passagers se déplacent entre le Canada et le Mexique, mais Canadien ne propose qu'un vol par jour au départ de Toronto, avec un A320. Pourtant, Air Canada n'est pas autorisé à exploiter cette route.

Selon ma vision des choses, Air Canada, Canadien et l'industrie ont enfin l'occasion de cesser de se partager le gâteau et de chercher à obtenir une véritable croissance et la réalisation pleine et entière du potentiel des franchises.

Pourtant, ces routes sont précieuses. Il y a quelques mois, nous avons tenté de les évaluer, et nous avons proposé d'acheter les routes internationales pour quelque 400 millions de dollars. Si mes souvenirs sont bons, c'est presque deux fois plus que ce qui avait été offert quatre années auparavant. Canadien a rejeté l'offre. Fort bien, nous voilà devant une nouvelle occasion d'exploiter ces routes à fond.

Le sénateur Kirby: J'ai lu dans les journaux un certain nombre de commentaires faits récemment par M. Milton, si bien que je suis tenté de le remercier de prendre le temps de comparaître devant un comité parlementaire d'un pays du tiers monde, ainsi qu'il se plaît à qualifier le Canada. Comme on a laissé entendre que nous allions être gentils, je m'abstiendrai cependant.

Je cherche à comprendre exactement l'engagement d'Air Canada vis-à-vis de Canadien. Si je comprends bien, vous avez proposé de faire l'achat de la totalité des actions de la société de portefeuille. Est-ce exact?

M. Milton: Oui.

Senator Kirby: Are there any conditions on that offer? For example, does that offer exist even if AMR keeps its position in the operating company?

Mr. Milton: I have no qualms about American Airlines maintaining a position. However, they contend that they have very significant dilutive rights. I see that as being problematic if we attempt to go in there and then they exercise their rights which we think may give them an ownership stake of up to 80 per cent. Clearly, that would not have been the intent under Canadian law, which imposes a 25 per cent maximum ownership for foreign enterprises.

There are many questions about what American says are their rights versus what they have disclosed to regulators as being their rights. We will need more clarity as to precisely what they can and cannot do.

Senator Kirby: I am trying to clear a way through the verbiage to ensure that I understand the answer; I think it was no. My question was this: If AMR keeps its position in the operating company, is that a condition? You answered that yes, it is a condition in the sense that if Air Canada is not happy with American's role, they may not buy Canadian Airlines.

Mr. Milton: I will not buy Canadian Airlines if the proposition is not acceptable to the shareholders of Air Canada. I believe that that outcome is possible but I have no clear idea yet as to precisely what American can or cannot do. Until such time as I do have such clarity, I cannot respond.

Senator Kirby: That clarifies the answer. This may not be in your offer but in many of your public statements and in the material you have circulated to the committee members, you talk about the necessity of Canadian Airlines' creditors taking a haircut, to use the business terminology, meaning that they will not necessarily get 100 cents on the dollar. If you were unable to negotiate such an arrangement with the creditors, could that condition prevent you from buying Canadian Airlines?

Mr. Milton: It could. However, I am confident, given our many common creditors and given the statements made before this committee about the intensity of the crisis at Canadian Airlines, that we are in a position, with our stability, to do sensible things of mutual benefit to the creditors of Canadian Airlines and to Air Canada and its stakeholders.

Senator Kirby: Nevertheless, is it possible for me to conclude that there is at least a potential condition there on the purchase?

Mr. Milton: Absolutely. I will not proceed on a basis that does not make sense for Air Canada, but there is a lot of room to proceed on a sensible basis.

Senator Kirby: Is the Competition Bureau saying yes to your proposal for the low-cost airline based in Hamilton another condition on buying Canadian or is that an entirely separate issue?

Le sénateur Kirby: Cette offre est-elle conditionnelle? Par exemple, demeure-t-elle valable même si AMR conserve sa participation dans la société en exploitation?

M. Milton: Je ne m'oppose nullement à ce qu'American Airlines conserve une participation. Cependant, la société dit détenir des droits de dilution très importants. À mes yeux, un problème se posera si, une fois que nous serons entrés dans le portrait, la société décide d'exercer ses droits, lesquels, croyons-nous, lui confèreraient une participation pouvant s'élever jusqu'à 80 p. 100. Il est clair que cela serait contraire à la législation canadienne, qui impose une limite de 25 p. 100 à la participation des entreprises étrangères.

L'écart entre ce qu'American Airlines a déclaré à propos de ses droits et les droits dont la société a fait état devant les organismes de réglementation soulève de nombreuses questions. Nous aurons besoin de plus d'éclaircissements pour pouvoir définir avec précision ce que l'entreprise peut et ne peut pas faire.

Le sénateur Kirby: J'essaie de démêler tout ce verbiage pour voir si j'ai bien compris la réponse. Je pense que c'était non. Ma question était la suivante: la participation d'AMR à la société en exploitation constitue-t-elle une condition? Vous avez répondu que oui. Dans la mesure où elle n'est pas satisfaite du rôle d'American Airlines, la société Air Canada ne fera pas l'acquisition de Canadien.

M. Milton: Je ne ferai pas l'acquisition de Canadien si la proposition n'est pas acceptable pour les actionnaires d'Air Canada. Je pense qu'un tel résultat est envisageable, mais je n'ai pas encore une idée claire de ce qu'American Airlines peut ou ne peut pas faire. En attendant, je suis dans l'impossibilité de répondre.

Le sénateur Kirby: Voilà qui clarifie la réponse. Vous n'en faites peut-être pas mention dans votre offre, mais dans bon nombre de déclarations publiques et dans les documents que vous avez fait circuler parmi les membres du comité, vous faites allusion à l'obligation qu'auront les créanciers de Canadien de faire des concessions, c'est-à-dire d'assumer une perte. Si vous étiez dans l'impossibilité de négocier un tel accord avec les créanciers, cela vous empêcherait-il de faire l'acquisition de Canadien?

M. Milton: Peut-être. Cependant, étant donné les nombreux créanciers que nous avons en commun et les déclarations faites devant le comité à propos de la gravité de la crise que connaît Canadien, je pense que nous serons en mesure, compte tenu de notre stabilité, d'agir dans l'intérêt mutuel des créanciers de Canadien ainsi que d'Air Canada et de ses actionnaires.

Le sénateur Kirby: Néanmoins, je suis fondé à croire que l'acquisition est assujettie à au moins une condition?

M. Milton: Certainement. Je ne ferai rien qui soit contraire à l'intérêt d'Air Canada, mais, dans ce contexte, nous disposons malgré tout d'une marge de manoeuvre considérable.

Le sénateur Kirby: Le fait que le Bureau de la concurrence donne son aval à votre projet de compagnie aérienne à bas prix établie à Hamilton constitue-t-il une autre condition à l'acquisition de Canadien, ou s'agit-il d'une question tout à fait distincte?

Mr. Milton: That is an entirely separate issue.

Senator Kirby: I presume your purchase of Canadian Airlines is conditional on the government's agreement that all of Canadian Airline's international routes would remain with Canadian or, alternatively, be transferred to you? In other words, are the international routes among the assets that you think you are buying?

Mr. Milton: Absolutely. However, as I said, my full expectation is that this transaction would undergo the scrutiny of the Competition Bureau.

Senator Kirby: The purchase of the international routes is not necessarily a Competition Bureau issue.

Mr. Milton: It may or may not be. In terms of concentration of activity at foreign airports, it may be an issue, but we will proceed with the expectation that we will go through appropriate competition review.

Senator Kirby: Let me move on. I have never understood your use of the word "competition". I will use your own words to try to explain it. In various and sundry statements, even today, you have talked about your plan fostering industry competition. You used that term in a variety of documents that you sent out as public relations material. You have said that consumers will continue to benefit from competition because Air Canada and Canadian will not be merged.

It may interest you to know that we have not had a single witness appear before this committee who thinks that there will be any element of competition between Air Canada, a Canadian Airlines owned by Air Canada, and the discount airline.

I will give you some illustrative examples. The Canadian Association of Airline Passengers says that your definition of competition "breaks new ground in the field of economic confabulation." An article in *The Financial Post* of Saturday, October 23, states that:

The parent company will dictate all major decisions, with the profitability of each subsidiary holding less importance than the parent's overall profitability. If the parent company's best interest requires that one subsidiary forego certain strategic opportunities for another to benefit, it will no doubt mandate this trade-off.

The Consumers' Association of Canada says that your proposition

will continue to be a "smoke and mirrors" proposition that will still leave Canadian consumers dealing with an effective domestic airline monopoly.

Finally, we asked the Competition Bureau, which testified before this committee a week or 10 days ago, whether they felt that the notion of competition between more than one company made sense in your case, whether you are two subsidiaries of a holding company or three subsidiaries or a parent with two subsidiaries.

M. Milton: Il s'agit d'une question tout à fait distincte.

Le sénateur Kirby: Je suppose que vous ne donnerez suite à votre offre d'achat de Canadien que si le gouvernement accepte de laisser à Canadien toutes ses routes internationales ou encore de vous les céder? En d'autres termes, les routes internationales comptent-elles parmi les actifs dont vous croyez faire l'achat?

M. Milton: Absolument. Cependant, ainsi que je l'ai indiqué, je suis tout à fait convaincu que la transaction résistera à l'examen du Bureau de la concurrence.

Le sénateur Kirby: L'achat des routes internationales ne relève pas nécessairement de la compétence du Bureau de la concurrence.

M. Milton: Peut-être que oui, peut-être que non. Sur le plan de la concentration des activités dans des aéroports étrangers, un problème se posera peut-être, mais nous irons de l'avant en tenant pour acquis que notre projet résistera aux examens appropriés du point de vue de la concurrence.

Le sénateur Kirby: Passons à autre chose. Je n'ai jamais compris l'utilisation que vous faites du mot «concurrence». Pour m'expliquer, je vais tenter d'utiliser vos propres mots. Dans diverses déclarations, y compris celles d'aujourd'hui, vous affirmez que votre projet favorisera la concurrence au sein de l'industrie. Vous avez utilisé le terme dans une diversité de documents que vous avez fait circuler auprès du public. Vous affirmez que les consommateurs continueront de bénéficier des avantages de la concurrence étant donné que les sociétés Air Canada et Canadien n'auront pas été fusionnées.

Vous serez peut-être intéressé d'apprendre que pas un des témoins qui ont comparu devant le comité ne pense qu'il y aura un élément de concurrence entre Air Canada, une compagnie aérienne — Canadien — appartenant à Air Canada et la compagnie aérienne à bas prix.

Je vais vous donner certains exemples éloquentes. La Canadian Association of Airline Passengers affirme que votre définition de la notion de concurrence «innove dans le domaine de la fabulation économique». Dans un article publié dans l'édition du samedi 23 octobre du *Financial Post*, on lit:

La société mère dictera toutes les décisions majeures, la rentabilité de chacune des filiales étant subordonnée à la rentabilité générale de la société mère. Si son intérêt commande qu'une filiale renonce à certaines occasions stratégiques au profit d'une autre société, la société mère exigera sans nul doute un tel compromis.

L'Association des consommateurs du Canada affirme pour sa part que votre proposition:

demeurera une proposition factice qui aura pour effet de laisser les consommateurs aux mains d'un véritable monopole au sein de l'industrie aérienne nationale.

Enfin, nous avons demandé au Bureau de la concurrence, qui a comparu devant le comité il y a une semaine ou une dizaine de jours, s'il était d'avis que la notion de concurrence entre plusieurs sociétés avait un sens dans votre cas, qu'on ait affaire à deux filiales d'une société de portefeuille, à trois filiales ou à une

We asked them whether or not, in their definition of competition, that consisted of competition, and they made it very clear that it does not.

I am at an absolute loss, on the basis of everything we have heard from everyone, as to how you can conceivably describe your proposal as fostering competition. Perhaps you have a different notion of competition than we do.

Mr. Milton: Perhaps I also look at a global perspective. When you look at Air Canada over the last few years, you can see that we are clearly not concerned about competition. We have taken on the biggest airlines in the world under Open Skies, which was introduced four years ago on routes to the United States. Air Canada versus the entire airline industry in the United States has picked up 10 market share points, moving from just over 30 per cent to just over 40 per cent of the market, and that is against the biggest and strongest carriers in the world. Air Canada is able to compete. We are competing transborder. We are competing to Europe and to Asia. Everywhere we go, we achieve record levels of profitability. We are winning customer service awards. We have absolutely no qualms about competition. Air Canada is the notable exception amongst the airlines of Canada in that we did not object to the start up of Greyhound or WestJet. We are a totally pro-competition airline.

It should be pointed out that we did not make the problem at Canadian Airlines. We did not start this process. We are trying to come up with a solution to their inability to progress. There are issues of international competition. There are also issues of alliances. In our picture, we have Star Alliance. Star Alliance provides considerably more competition than oneworld has provided, given the fact that oneworld would have resulted in 100 per cent concentration on routes to Hong Kong, Tokyo and the U.K. We have also attempted to introduce Delta Airlines to the mix, which would increase the competitive alternatives available to points around the world. As I mentioned earlier, by fully accessing all the route rights that Canadian Airlines does not currently use, we will be able to introduce competition in markets around the world that do not currently have any Canadian carrier operating in them.

Anything we propose to do will undergo the scrutiny of the Competition Bureau. If in the end it is deemed that what we are advocating is not acceptable, who am I to say it happens? Ultimately, if we are told it cannot go forward, it cannot go forward. However, remember, we did not cause this problem. We are competitors. We are profitable competitors. We are seeking to benefit our stakeholders and to create a good, vital, competitive company for Canada. What we are advocating is completely consistent with international airline models seen around the world.

société mère et à deux filiales. Nous avons demandé à ses représentants si, selon l'idée qu'ils se font de la concurrence, il s'agit bel et bien là d'une forme de concurrence, et ils ont clairement indiqué que non.

À la lumière de ce que nous avons entendu de la part de tous les intervenants, je n'arrive absolument pas à comprendre comment vous pouvez affirmer que votre proposition favorisera la concurrence. Peut-être vous faites-vous de la notion de concurrence une idée différente de la mienne.

M. Milton: C'est peut-être parce que j'adopte un point de vue mondial. Si vous examinez ce qu'a fait Air Canada au cours des dernières années, vous constaterez que nous ne sommes nullement préoccupés par la concurrence. Dans le cadre de l'accord «Ciel ouvert», introduit il y a quatre ans relativement aux routes à destination des États-Unis, nous avons fait face à la concurrence des plus grandes compagnies aériennes du monde. Par rapport à l'ensemble de l'industrie aérienne des États-Unis, Air Canada a gagné 10 points à l'échelle des parts de marché, passant d'un peu plus de 30 p. 100 à un peu plus de 40 p. 100 des parts du marché, malgré la concurrence des transporteurs les plus importants et les plus solides du monde. Air Canada est en mesure de soutenir la concurrence. Nous soutenons la concurrence transfrontalière. Nous soutenons la concurrence vers l'Europe et l'Asie. Partout où nous allons, nous obtenons des records de rentabilité. Nous gagnons des prix pour la qualité du service à la clientèle. La concurrence ne nous effraie nullement. Parmi les compagnies aériennes du Canada, Air Canada fait figure d'exception notable en ce sens que nous ne nous sommes pas opposés à la venue de Greyhound ou de WestJet. Nous sommes une compagnie aérienne tout à fait favorable à la concurrence.

Il convient de noter que nous ne sommes pas responsables du problème que rencontre Canadien. Nous ne sommes pas à l'origine du problème. Nous tentons de mettre au point une solution à son incapacité de progresser. Des problèmes liés à la concurrence internationale se posent. Des problèmes liés aux alliances se posent aussi. Parmi nos atouts, nous avons Star Alliance. Star Alliance assure une concurrence nettement plus importante que l'alliance oneworld étant donné que cette dernière entraînerait une concentration à 100 p. 100 sur les routes à destination de Hong Kong, de Tokyo et du Royaume-Uni. Nous avons aussi tenté de faire entrer Delta Airlines dans l'échiquier, ce qui se serait traduit par une augmentation du nombre de solutions de rechange concurrentielles offertes vers des destinations des quatre coins du monde. Comme je l'ai indiqué plus tôt, l'accès à tous les droits sur des routes que Canadien n'exploite actuellement pas permettra d'introduire la concurrence dans des marchés du monde d'où les transporteurs canadiens sont aujourd'hui absents.

Tout ce que nous proposons sera assujéti à l'examen du Bureau de la concurrence. Je ne suis pas en mesure de prédire ce qui arrivera si, en dernière analyse, notre proposition est jugée inacceptable. Si, au bout du compte, on décide que nous ne pouvons pas aller de l'avant, tout s'arrêtera. Cependant, n'oubliez pas que nous ne sommes pas la cause du problème. Nous sommes des concurrents. Nous sommes des concurrents rentables. Nous cherchons à procurer des bénéfices à nos actionnaires et à mettre sur pied une bonne société concurrentielle et dynamique pour le

British Airways, which is one of the key leading airlines of the world, has created a low-fare airline based north of London that is identical in composition to what we are advocating for Hamilton.

In terms of the low-fare airline in Hamilton, if what we are doing is so uncompetitive, why has no one done it? We are the first to do it. We are ready to go, and we want to start this airline. If we are told we cannot do it, fine; but no one else has done it, no one else is doing it and no one else has said they want to do it.

I think what we are advocating is entirely pro-competitive, and our behaviour over many years has been open to added competition. We have no qualms about anyone competing on any route we operate.

Senator Kirby: It is hard to go back to the beginning of the question. The vast majority of your comments in response to my question, Mr. Milton, dealt with international situations and alliances and so on. I would not disagree with a word you said on that part of it, by the way. It does remind me a little bit of the bank CEOs last year when they were seeking to do the Canadian merger. They kept talking about the value of the merger in international terms, whereas the average Canadian citizen is worried about getting shafted in Canada.

I should like to get you to come back specifically to the purely in-Canada, domestic flight context. You seem to be trying to argue as a credible proposition that Canadian Airlines and Air Canada continue to compete with each other on domestic flights only — I am talking only about domestic flights — even though they would both be owned by you. Am I right or wrong?

Mr. Milton: There is a choice of brand, with two operating units providing good, safe, reliable, high-quality service to points throughout Canada. As I said, we did not create this problem.

Senator Kirby: I am not accusing you of that. I never accused you of that.

Mr. Milton: Let me finish. We did not start the process. If other people want to start other airlines, or if it is determined that we should not buy Canadian Airlines, fine. We are trying to provide a solution to a problem that is not of our making. If you, Senator Kirby, want to start an airline or buy Canadian Airlines, go ahead and do it. Let Canadian compete with us. That is okay. However, there is a problem, and we are trying to provide a solution. I will not sit here and tell you that I intend to go out and start up an incredibly nimble, low-cost airline to keep Air Canada alive. It does not make much sense. I will not say that.

Canada. Ce que nous proposons est tout à fait conforme aux modèles de compagnies aériennes internationales qui émergent partout dans le monde. British Airways, l'une des principales compagnies aériennes du monde, a créé une compagnie aérienne à bas prix dont le siège social se trouve au nord de Londres et dont la composition est identique à celle que nous proposons pour Hamilton.

Si la compagnie aérienne à bas prix que nous proposons pour Hamilton est si contraire à l'esprit de la concurrence, pourquoi n'y a-t-on jamais pensé? Nous sommes les premiers à le faire. Nous sommes disposés à aller de l'avant, et nous voulons créer cette compagnie aérienne. Si on nous dit que nous ne pouvons pas le faire, nous obtempérerons. Cependant, personne d'autre ne l'a encore fait, personne d'autre ne le fait et personne d'autre ne s'est montré intéressé à le faire.

Je pense que notre proposition va tout à fait dans le sens de la concurrence et que, au fil des ans, nous nous sommes montrés ouverts à l'accroissement de la concurrence. Nous ne nous opposons nullement à ce que quiconque nous fasse concurrence sur l'une ou l'autre des routes que nous exploitons.

Le sénateur Kirby: Il est difficile de revenir au début de la question. La plupart des commentaires que vous avez faits en réponse à ma question, monsieur Milton, ont porté sur les situations et les alliances internationales, et ainsi de suite. Soit dit en passant, je suis d'accord avec tout ce que vous avez dit à ce propos. Vous me faites un peu penser aux PDG des banques, l'année dernière, qui cherchaient à faire une fusion au Canada. Ils parlaient sans cesse de la valeur de la fusion sur le plan international, tandis que le Canadien moyen craint de se faire avoir ici même au Canada.

J'aimerais maintenant que vous en reveniez précisément à l'aspect purement canadien des vols intérieurs. Vous semblez vous porter à la défense d'une proposition selon laquelle Canadien et Air Canada continueront de se concurrencer uniquement dans le domaine des vols intérieurs — je fais seulement allusion aux vols intérieurs —, même si vous étiez propriétaire des deux transporteurs. Ai-je tort ou raison?

M. Milton: Vous aurez un choix de marques, deux unités d'exploitation assurant un bon service de grande qualité, sûr et fiable, vers des destinations des quatre coins du Canada. Comme je l'ai dit, nous ne sommes pas la cause du problème.

Le sénateur Kirby: Je n'ai pas dit que vous l'étiez. Je n'ai jamais proféré de telles accusations.

M. Milton: Laissez-moi finir. Nous ne sommes pas à l'origine du processus. Si d'autres personnes souhaitent créer de nouvelles compagnies aériennes, ou si on en vient à la conclusion que nous ne devrions pas faire l'acquisition de Canadien, très bien. Nous cherchons à résoudre un problème dont nous ne sommes pas responsables. Si vous-même, sénateur Kirby, souhaitez créer une compagnie aérienne ou faire l'acquisition de Canadien, allez-y, faites-le. Laissez Canadien nous faire concurrence. C'est bien. Cependant, il y a un problème, et nous cherchons à le régler. Je ne vais pas profiter de ma présence ici pour vous dire que j'ai l'intention de créer une compagnie aérienne à bas prix

Senator Kirby: I wish you were not so defensive. No one ever accused you of starting the problem. We are just trying to understand your proposed solution to it. In effect, Canadian and Air Canada, under your restructuring proposals, are not in the normal sense of the word "competitors" to each other.

Let me ask you about the low-cost airline. It seems to a number of people, including witnesses before this committee, that the low-cost airline based in Hamilton was designed to simply extend the market dominance of Air Canada by putting them into direct competition with WestJet, Canada 3000 and other smaller airlines which have been attempting to provide low-cost service to various parts of the country. If you own both the major airlines in the country, surely to goodness it is not in the public interest, and to use your words, it does not foster competition, to put you in a position where, in effect, you could proceed to drive all the little guys out of business. What am I missing?

Mr. Milton: You are missing that there is an industry to the south of here that is big and strong.

Senator Kirby: You were never in the banking business. That sounds exactly like what they said.

Mr. Milton: U.S. competitors will come across the border, and I intend for us to be well prepared to compete with them. We are talking about introducing a low-fare piece of activity that is completely consistent with other major international airlines. Delta has Delta Express, U.S. Air has MetroJet and United has United Shuttle. We are doing what is completely consistent with the world's leading airlines.

Air Canada is the twentieth largest airline in the world, and we intend to do something that we think is attractive to consumers and is not currently being offered. It is priced at a level that attracts traffic from the roads and the rails. We believe it is an attractive proposition, completely consistent with what the world's leading airlines are doing.

Senator Kirby: I am glad you raised that; I will come back to that point.

Since, in response to my question, you once again raised U.S. issues, I could draw one of two conclusions. I wish to understand if either or both are correct. One conclusion is that your intention would be that the low-cost airline would not fly between points in Canada but would fly only transborder flights.

Mr. Milton: Incorrect.

incroyablement souple pour assurer la survie d'Air Canada. Cela n'a pas beaucoup de sens. Je ne dirai rien de cette nature.

Le sénateur Kirby: J'aimerais que vous ne soyez pas tant sur la défensive. Personne ne vous a jamais accusé d'être à l'origine du problème. Nous cherchons simplement à comprendre la solution que vous proposez. Dans les faits, Canadien et Air Canada, aux termes de vos projets de restructuration, ne sont pas des « concurrents » au sens habituel du terme.

Permettez-moi de vous poser une question à propos de la compagnie aérienne à faible prix. Un certain nombre de personnes, y compris des témoins entendus par le comité, pensent que la compagnie aérienne à faible prix établie à Hamilton a uniquement pour but d'accroître la domination qu'exerce Air Canada sur le marché en lui permettant de faire directement concurrence à WestJet, à Canada 3000 et à d'autres compagnies aériennes plus petites qui tentent d'assurer des services à bas prix dans diverses régions du pays. Si vous possédez les deux principales compagnies aériennes du pays, il n'est assurément pas dans l'intérêt du public ni, pour reprendre vos propres mots, dans l'intérêt de la concurrence, de vous donner dans les faits les moyens d'acculer tous les petits intervenants à la faillite. Qu'y a-t-il qui m'échappe?

M. Milton: Vous perdez de vue le fait qu'il y a, au sud de la frontière, une industrie importante et forte.

Le sénateur Kirby: Vous n'avez jamais été dans les banques. Pourtant, vous tenez exactement le même discours qu'elles.

M. Milton: Des concurrents américains vont traverser la frontière, et j'ai la ferme intention de veiller à ce que nous soyons prêts à leur livrer concurrence. Nous évoquons la possibilité de créer une compagnie à faible prix, ce qui est tout à fait conforme à ce qu'ont fait d'autres grandes compagnies aériennes internationales. Delta possède Delta Express, U.S. Air a MetroJet, et United, United Shuttle. Ce que nous faisons est tout à fait conforme à ce que font les compagnies aériennes dominantes du monde.

Air Canada est la vingtième compagnie aérienne en importance du monde, et nous avons l'intention de proposer un service qui, croyons-nous, intéressera les consommateurs et qui fait actuellement défaut. Ce genre de service serait proposé à un prix qui aurait pour effet d'attirer les utilisateurs des services de transport routiers et ferroviaires. Nous pensons qu'il s'agit d'une proposition attrayante, tout à fait conforme à ce que font les compagnies aériennes dominantes du monde.

Le sénateur Kirby: Je suis heureux que vous ayez soulevé cette question. J'y reviendrai.

Puisque, en réponse à ma question, vous avez une fois de plus soulevé des enjeux liés aux États-Unis, je pourrais tirer l'une des deux conclusions suivantes. J'aimerais savoir si l'une ou l'autre d'entre elles est fondée ou si elles le sont toutes les deux. La première, c'est que vous avez l'intention de faire en sorte que la compagnie aérienne à bas prix propose uniquement des vols transfrontaliers, c'est-à-dire qu'elle n'exploiterait aucune route entre deux points situés au Canada.

M. Milton: C'est faux.

Senator Kirby: Then let me try my other conclusion: Since you are so keen on beating the U.S. competition, is it fair for me to conclude that you would have no difficulty with a number of the Competition Bureau's proposals, including talk about a 100 per cent foreign-owned purely domestic airline, or allowing U.S. airlines to fly Canadians from one point in Canada to another across a U.S. hub, and so on? Would you have difficulty with any of those?

Mr. Milton: If it were on a fully reciprocal basis I would have no problem at all.

Senator Kirby: We know we will not get full reciprocity.

I must tell you that it is really frustrating that you keep putting forward ideas and then putting on the table conditions that make it pretty clear that you know the good thing you are saying will not be achieved. It seems to me that this is not getting us anywhere. On the one hand you say this is a great idea and on the other hand you impose a condition that you could be quite confident will not be achieved, such as the reciprocal basis. These are shades of the bank issue all over again.

Mr. Milton: Why is it not achievable given what has been accomplished in Europe under the EU?

Senator Kirby: As you know, a great deal has been accomplished under the EU that has not been accomplished in the United States.

Mr. Milton: If you wish to take a defeatist attitude that it cannot be accomplished, fine; however, I believe it is perfectly appropriate for Canada to expect reciprocal treatment.

Senator Kirby: I must deal with your shareholder-unfriendly line. Since you have constantly referred to things that are happening elsewhere in the world, I should like to ask two questions in one: First, why do you think it is shareholder-unfriendly? Since it is shareholder-unfriendly, am I correct in assuming that you are prepared to recommend to the government that the 10 per cent be changed? I do not know why you would recommend that they keep something that is shareholder-unfriendly.

Second, since you wish to keep drawing all these international comparisons, it is my understanding that in no ICAO country, certainly in none of the industrialized countries, is there a limit other than the foreign ownership limits, which are always at 49 per cent, more or less, on the amount of shares that a single domestic shareholder can own. Since you are such a fan of everything that is happening elsewhere in the world, I presume that that alone would make you willing to see the 10 per cent rule completely dropped. In addition, since it is shareholder-unfriendly, I suppose you would be even more willing to see it dropped. Am I right? In that case, I presume you are prepared to recommend that to the government.

Le sénateur Kirby: Dans ce cas, permettez-moi de vous soumettre mon autre conclusion: étant donné que vous êtes si déterminé à battre la concurrence américaine, serais-je fondé à conclure que vous ne vous opposeriez nullement à un certain nombre de propositions du Bureau de la concurrence, notamment la possibilité de créer une compagnie aérienne purement nationale qui appartiendrait à 100 p. 100 à des intérêts étrangers ou permettre à des compagnies aériennes américaines de transporter des Canadiens d'un point à un autre au Canada en passant par une plaque tournante américaine, et ainsi de suite? Vous opposeriez-vous à l'une ou l'autre de ces propositions?

M. Milton: Pas si on nous assurait une réciprocité pleine et entière.

Le sénateur Kirby: Nous savons que nous ne l'obtiendrons pas.

Je tiens à vous dire qu'il est très frustrant de vous voir avancer des idées pour ensuite les assujettir à des conditions qui font que vous savez très bien que tous les beaux projets que vous évoquez ne se réaliseront pas. Il me semble que cette attitude ne mène nulle part. D'une part, vous avancez ce que vous dites être une bonne idée; d'autre part, vous l'assujettissez à une condition dont vous êtes raisonnablement certain qu'elle ne se matérialisera pas: j'en veux pour preuve la réciprocité. C'est comme si nous en revenions sans cesse à la question des banques.

M. Milton: Pourquoi serait-ce irréalisable étant donné que l'Europe y est parvenue sous l'égide de l'UE?

Le sénateur Kirby: Comme vous le savez, on a accompli beaucoup de choses sous l'égide de l'UE qui ne l'ont pas été aux États-Unis.

M. Milton: Si vous souhaitez adopter une attitude défaitiste et conclure que c'est impossible, faites; cependant, je pense qu'il est tout à fait raisonnable que le Canada s'attende à bénéficier d'un traitement réciproque.

Le sénateur Kirby: Je dois maintenant m'intéresser à ce que vous avez dit de la disposition peu favorable aux actionnaires. Puisque vous revenez sans cesse sur ce qui se passe ailleurs dans le monde, j'aimerais vous poser deux questions en une: premièrement, pourquoi pensez-vous que la disposition est peu favorable aux actionnaires? Si tel est le cas, ai-je raison de penser que vous êtes disposé à recommander au gouvernement qu'il modifie la limite de 10 p. 100? Je n'arrive pas à comprendre pourquoi vous recommanderiez qu'on conserve une disposition peu favorable aux actionnaires.

Ensuite, puisque vous insistez toujours pour faire des comparaisons avec ce qui se passe ailleurs dans le monde, je crois comprendre qu'aucun pays membre de l'OACI, et certainement aucun pays industrialisé, n'impose une limite autre que la limite imposée à la propriété étrangère, qui s'établit toujours plus ou moins à 49 p. 100 du total des actions que peut détenir un actionnaire national unique. Puisque vous êtes un si fervent partisan de tout ce qui se passe ailleurs dans le monde, je suppose que, pour cette raison seulement, vous ne vous opposeriez pas à ce qu'on supprime la règle des 10 p. 100. Puisque la disposition est peu favorable aux actionnaires, je suppose que vous êtes encore plus enclin à souhaiter sa disparition. Ai-je raison? Dans ce cas,

Mr. Milton: As I have said throughout this process, there are a couple of issues here: One is a shareholder issue and one is the issue for the country. I operate the company, full stop. I operate it on the basis of the rules. Last Friday we received clarification on the law from a judge, which was terrific. If the law is changed through deliberation in Parliament, that is fine with me. I operate the company.

As far as the 10 per cent rule goes, it was clear in the process that was begun some 80 days ago that if we allow big, well-funded institutions to compete vigorously to buy one of the great airline franchises in the world, the value that will be achieved will be tremendous. The value will also be tremendously higher than was achieved over the last 80 days, during a process where one institution had the ability to make an offer that was in the 30 per cent range, contrary to the law, while another one tried to deal within the law. What is in the interests of the shareholder is a very different proposition from what is in the interests of the country.

In the polling that we have been doing throughout this entire process, the country has been saying clearly that they believe in the 10 per cent rule and that this industry should continue to remain domiciled in Canada and controlled by Canadians. It is not up to me to say. If the law changes, I will run the company on whatever basis is determined by the law.

Senator Roberge: Can you give us the details of the \$800 million infusion by your Star Alliance partner into Air Canada? What are the payments? When are they due? What are the covenants?

Mr. Milton: I am happy to get you a detailed breakdown on that. We have \$500 million of value — in essence, a gift given to us for the ability to continue an association with Air Canada over 10 years.

Senator Roberge: Does that mean a non-payment, a gift?

Mr. Milton: You can assume just cash. We are taking that and passing it through to our shareholders. Many people are talking about the way we have encumbered Air Canada with debt at \$1.1 billion. That is, in fact, not true. We have received a total of \$500 million in gift, or actually \$490 million, which we are passing through to the shareholders.

At the end of September we had \$900 million in cash. We are using some of our cash, but given the financial performance that we are currently achieving and given our overall strength, we will be in a position to raise further capital if we wish, although we have no current plans to do so to deal with this. I feel it was a very attractive proposition structured with our partners.

j'imagine que vous êtes prêt à en faire la recommandation au gouvernement.

M. Milton: Comme je l'affirme depuis le début, deux problèmes se posent ici: l'un concerne les actionnaires, et l'autre concerne le pays. Je dirige la compagnie, point à la ligne. Je la dirige compte tenu des règles. Vendredi dernier, un juge a clarifié la loi, et j'en suis fort aise. Si, à la suite de délibérations, le Parlement change la loi, je ne vais pas m'en faire. Je dirige la compagnie.

En ce qui concerne la règle des 10 p. 100, une chose a été claire tout au long du processus qui s'est amorcé il y a environ 80 jours. Si nous permettons à de grandes institutions solidement financées de se livrer concurrence pour faire l'acquisition d'une des grandes compagnies aériennes du monde, on générera une valeur phénoménale. Cette valeur sera aussi remarquablement plus élevée que celle qui a été réalisée au cours des 80 derniers jours, période au cours de laquelle une institution a été en mesure de présenter une offre de l'ordre de 30 p. 100, en contravention avec la loi, tandis qu'une autre s'est efforcée de respecter la loi. L'intérêt de l'actionnaire et l'intérêt du pays sont deux choses tout à fait différentes.

Tout au long des sondages que nous avons réalisés dans le cadre du processus, les citoyens ont affirmé qu'ils croient à la règle des 10 p. 100 et que l'industrie devrait demeurer établie au Canada, sous le contrôle de Canadiens. Si la loi change, je dirigerai la compagnie en fonction de ses prescriptions.

Le sénateur Roberge: Pouvez-vous nous donner des détails à propos de l'injection de 800 millions de dollars dans Air Canada par son partenaire Star Alliance? Que sont ces paiements? Quand doivent-ils être effectués? Quelles en sont les modalités?

M. Milton: Je me ferai un plaisir de vous présenter une ventilation détaillée. Nous avons affaire à 500 millions de dollars — essentiellement, il s'agit d'un cadeau qui nous est donné en contrepartie de la capacité de reconduire une association avec Air Canada pour une période de 10 ans.

Le sénateur Roberge: Doit-on comprendre qu'il s'agit d'un non-paiement, d'un cadeau?

M. Milton: Tenez pour acquis qu'il s'agit d'argent sonnante. Nous allons prendre cette somme et la faire passer à nos actionnaires. Nombreux sont ceux qui affirment que nous avons grevé Air Canada d'une dette de 1,1 milliard de dollars. En fait, ce n'est pas vrai. Nous avons reçu un cadeau d'une valeur totale de 500 millions de dollars, ou plutôt de 490 millions de dollars, que nous allons faire passer à nos actionnaires.

À la fin de septembre, nous avions 900 millions de dollars en espèces. Nous utilisons une certaine partie de nos liquidités, mais, à la lumière de notre rendement financier actuel et de notre force globale, nous serons en mesure de réunir des capitaux pour faire face à ce problème, si nous le souhaitons, mais nous n'avons pour le moment aucun projet en ce sens. Je pense que nous avons mis au point avec nos partenaires une proposition fort attrayante.

Senator Roberge: What about the \$300 million? You are talking about \$500 million and what we are hearing is \$800 million.

Mr. Milton: We also arranged for loan guarantees of \$310 million from our partners, which will be financed through banks and on very attractive terms.

Senator Roberge: What are the covenants attached to that?

Mr. Milton: In terms of what?

Senator Roberge: In terms of voting rights or any other terms.

Mr. Milton: The covenants are completely consistent with the financing we have done in the past. At Star, which is clearly emerging as the leading alliance in the world amongst airlines, we have been talking for a good couple of years now about a Star governance package which would include the rules by which you will enter Star, participate in Star and exit Star. In the near term, Air Canada and the other members will be entering a Star governance package, which will mean that related to the value we have achieved from our Star partners we will be bound by only the same restrictions as all of the rest of them. Therefore, there will be no restrictions related to the money we have received once that governance package is achieved, which should be in the near term.

Senator Roberge: Will it be possible for us to get a copy of that eventual agreement?

Mr. Milton: I am happy, in due course, to provide those details.

Senator Roberge: You have been referring to Delta Airlines, and in the beginning of your proposals you were talking about Delta and the connection with Canadian. Do you have an agreement with Delta?

Mr. Milton: Correct.

Senator Roberge: What happens if you make a deal with American Airlines? Where will they fit?

Mr. Milton: Both Delta and United agreed, prior to our entering into this, that we would look to the possibility of needing to make an accommodation with American Airlines. If that happens, the role of Delta could be eliminated. That was part of the agreement.

Obviously, we have moved beyond the world we were in even as recently as last Friday, but in that scenario of **oneworld** versus Star and American versus United, American was advocating that United, the biggest airline in the world, be kicked out of the picture, leaving only American to deal with Air Canada and Canadian. The resulting network flows would cause such a big contraction in activity that in our picture we decided that if American were removed from the picture and we were left with United, we would introduce a new player, Delta, to create tremendous growth and keep all the jobs going and to produce revenue growth and profitability growth.

Le sénateur Roberge: Qu'en est-il de la somme de 300 millions de dollars? Vous faites allusion à une somme d'environ 500 millions de dollars, et on entend parler d'une somme de 800 millions de dollars.

M. Milton: Nous avons également pris des dispositions pour obtenir de nos partenaires qu'ils garantissent des prêts d'une valeur de 310 millions de dollars, lesquels seront financés par l'entremise de banques à des conditions très avantageuses.

Le sénateur Roberge: Quelles sont les modalités?

M. Milton: À quels points de vue?

Le sénateur Roberge: Du point de vue des droits de vote ou à d'autres points de vue.

M. Milton: Les modalités sont tout à fait conformes au financement que nous avons effectué par le passé. Au sein de la Star Alliance, qui est clairement en voie de s'imposer à titre d'alliance dominante parmi les compagnies aériennes du monde, nous discutons depuis pas moins de deux ans de la mise au point d'une entente administrative qui définira les règles d'adhésion à l'alliance aussi bien que les règles de participation et de sortie. Dans un proche avenir, Air Canada et les autres membres de Star Alliance signeront cette entente, de sorte que, relativement à la valeur que nous aurons réalisée auprès de nos partenaires de l'Alliance, nous ne serons liés que par les restrictions qui s'appliquent au reste d'entre eux. Une fois l'entente administrative conclue, ce qui devrait se faire dans un proche avenir, il n'y aura donc pas de restrictions relatives à l'argent que nous avons reçu.

Le sénateur Roberge: Pourrions-nous obtenir une copie de cette future entente?

M. Milton: Je serai heureux de fournir ces détails en temps opportun.

Le sénateur Roberge: Vous avez fait allusion à Delta Airlines. Au début de vos propositions, vous avez fait référence à Delta et au lien avec Canadien. Avez-vous une entente avec Delta?

M. Milton: Oui.

Le sénateur Roberge: Qu'arrivera-t-il si vous concluez une entente avec American Airlines? Comment la société s'intégrera-t-elle dans la situation d'ensemble?

M. Milton: Avant que nous n'entreprenions cette démarche, Delta et United ont convenu que nous allions étudier la possibilité de conclure une entente avec American Airlines. Si cela se produit, il est possible que Delta n'ait plus de rôle à jouer. Cela faisait partie de l'entente.

De toute évidence, nous nous trouvons aujourd'hui dans un monde différent de celui dans lequel nous étions ne serait-ce que vendredi dernier. En vertu du scénario **oneworld** contre Star Alliance et American Airlines contre United Airlines, American Airlines demandait que United, le plus important transporteur aérien du monde, soit sorti du décor, si bien que la société American Airlines serait seule à traiter avec Air Canada et Canadien. Sur le plan des réseaux, il en résulterait une contraction d'activités telle que nous avons arrêté le plan suivant: si American Airlines devait se retirer et que nous restions avec United Airlines seulement, nous introduirions un nouvel intervenant, Delta, pour

We have maintained the American hub at Chicago with the relationship with United, maintained the American activity at Dallas with Delta, and added to the United hubs at Dulles and Denver and to the Delta hubs at Atlanta, Cincinnati and Salt Lake City. We tried to develop something that was really pro-growth so that we had a good outcome. That is why Delta is there. My preference is a Delta-Star outcome, but we are willing and happy to dialogue with American on a reasonable basis.

Senator Roberge: As my last question, I should like to hear further details about your seven commitments.

Mr. Milton: I can provide a copy of the seven commitments to the employees. It should be in your package.

The Chairman: It is in the folder.

[Translation]

Senator Poulin: Mr. Milton, is this your first time testifying before a Senate committee?

Mr. Milton: Yes.

Senator Poulin: Are you surprised at the difference between perception and reality? Obviously, you seem to think that all senators are asleep at the wheel. Even though both Houses of Parliament are not sitting this week, we the members of the Senate Committee on Transport and Communications are hard at work hearing testimony from witnesses because we recognize the importance of Canada's airline industry.

[English]

I am from Sudbury and I know that the regional airlines are essential to the continued growth of our regions. Could you elaborate more on Air Canada's plan for the regional airlines?

Mr. Milton: Those are critical components to any major airline network. Obviously, as in much of the overall picture for the domestic capacity plan that we would see going forward, you could take a regional carrier market where there might be eight flights a day, and I could see an outcome where there would be six flights a day. However, we have committed that no market will lose service. In many cases, when going from those eight flights to six, you will probably see an increase in the size of the aircraft, but there will be a continuation of good, healthy service.

Senator Poulin: We are hearing that the three key concerns of Canadians as consumers are safety, service and affordability. Could you comment on your plan in relation to those three key concerns of Canadian consumers?

créer une croissance formidable, conserver tous les emplois de même que pour générer une croissance des revenus et de la rentabilité.

Nous avons maintenu la plaque tournante d'American Airlines à Chicago dans le contexte du lien avec United Airlines, maintenu l'activité d'American Airlines à Dallas avec Delta et ajouté aux plaques tournantes de United Airlines à Dulles et Denver de même qu'aux plaques tournantes de Delta à Atlanta, Cincinnati et Salt Lake City. Nous avons tenté de mettre au point une solution véritablement favorable à la croissance, afin d'obtenir un bon résultat. Voilà ce qui explique la présence de Delta. Pour ma part, je préfère la solution Delta-Star Alliance, mais nous sommes disposés à dialoguer avec American Airlines selon des modalités raisonnables, et nous serons heureux de le faire.

Le sénateur Roberge: Pour ma dernière question, j'aimerais entendre plus de détails à propos de vos sept engagements.

M. Milton: Je pourrai fournir une copie des sept engagements envers les employés. Ils devraient faire partie de votre trousse.

La présidente: On les trouve dans le dossier.

[Français]

Le sénateur Poulin: Monsieur Milton, est-ce la première fois que vous témoignez à un comité du Sénat?

M. Milton: Oui.

Le sénateur Poulin: Êtes-vous surpris de l'écart entre la perception et la réalité? Votre perception est sûrement que tous les sénateurs dorment. Même si les deux Chambres du Parlement ne siègent pas cette semaine, nous, le comité sénatorial des transports et des communications, sommes ici à interroger des témoins parce que nous reconnaissons l'importance de l'industrie aérienne au Canada.

[Traduction]

Je viens de Sudbury, et je sais que les compagnies aériennes régionales sont essentielles à la croissance soutenue de nos régions. Pourriez-vous nous en dire plus à propos des intentions d'Air Canada en ce qui concerne les compagnies aériennes régionales?

M. Milton: Elles sont des composantes critiques de tout grand réseau de compagnies aériennes. Si on tient compte de la situation d'ensemble du plan de capacité intérieure que nous pourrions envisager, il est clair que, dans le marché de transporteurs régionaux où huit vols sont offerts chaque jour, on pourrait n'en proposer que six. Cependant, nous nous sommes engagés à ce qu'aucun marché ne cesse d'être desservi. Dans de nombreux cas, à supposer que l'on passe de huit à six vols, la taille des appareils utilisés augmentera probablement. Ce qui est sûr, c'est qu'on continuera d'offrir un service sain et de bonne qualité.

Le sénateur Poulin: On nous dit que les trois principales préoccupations des Canadiens, à titre de consommateurs, sont la sécurité, la qualité du service et l'abordabilité. Pourriez-vous nous dire un mot de ce que vous entendez faire relativement à ces trois préoccupations principales des consommateurs canadiens?

Mr. Milton: Clearly there is a keen focus on safety in Air Canada and Canadian Airlines and in the overall industry in Canada. I should like to think our records stand for that.

In regard to service, both international and domestic, although we do not always make everyone happy, I realize that our reputation for service is strong. Last year Air Canada won the *Air Transport World Magazine* Airline of the Year award for passenger service, which is as highly regarded a recognition as you can receive in our industry. Everyone hopes to receive that award. We received it, as well as numerous other awards of which we are very proud. On a customer service basis we are extremely strong.

I shall now turn to the subject of fares. I understand the concerns that are always present regarding fares. It is expensive to operate aircraft in an airline and I am confident in saying that we are always competitive. In terms of the competition, we are always in the range of appropriate pricing. In Canada, we operate in a higher cost environment, with more difficult weather, higher taxation and other hindrances that we face, as compared to similar markets such as the U.S. On a comparable stage length, the fares are actually lower in Canada than in the United States, which is a market nearby where the airlines operate on a much more advantageous cost basis.

The commitment is to continued competitive fares. In our business, the norm is that the one who sets the lowest fares dictates the prices in the market.

Senator Poulin: Mr. Milton, we all recognize that employees have a huge responsibility in the areas of safety, service and affordability. In the last year, mainly in the last six months, many honourable senators have noticed how worried employees of Air Canada and Canadian Airlines are. I am sure that this morning, employees at Canadian are even more worried than employees at Air Canada. As CEO of Air Canada, how will you succeed in remotivating these employees across the country, from coast to coast to coast, to ensure that they, as your partners, will continue to embrace safety, service and affordability?

Mr. Milton: That is a great question. There is a significant amount of history between the companies. When I was growing up, I was told never to look down on people unless you are lifting them up. We have the ability to help Canadian Airlines produce in a manner consistent with the ability of the people at Canadian and we can protect them.

M. Milton: Il est certain que la sécurité est au coeur des préoccupations d'Air Canada, de Canadien et de l'ensemble de l'industrie au Canada. Je me plais à croire que notre feuille de route parle d'elle-même.

En ce qui concerne le service, sur le plan international et national, je constate que nous jouissons d'une solide réputation sur le plan du service à la clientèle, même si nous ne sommes pas toujours en mesure de ne faire que des heureux. L'année dernière, Air Canada a remporté le prix décerné à la compagnie de l'année pour le service aux passagers par le magazine *Air Transport World*, récompense hautement prisée dans notre industrie. Chacun espère recevoir ce prix. Nous l'avons reçu, sans parler de nombreuses autres récompenses dont nous sommes très fiers. Au chapitre du service à la clientèle, nous sommes extrêmement forts.

Je vais maintenant toucher un mot des tarifs. Je suis conscient des préoccupations toujours présentes sur ce plan. Il est coûteux d'exploiter un avion dans une compagnie aérienne, et je puis affirmer avec conviction que nous sommes toujours concurrentiels. Par rapport à nos concurrents, nous sommes toujours dans la gamme de prix appropriés. Au Canada, nous exerçons nos activités dans un contexte caractérisé par des coûts plus élevés, ce qui s'explique notamment par des conditions météorologiques difficiles, des taux d'imposition plus élevés et d'autres obstacles auxquels nous sommes confrontés, du moins lorsque nous nous comparons à des marchés analogues, par exemple celui des États-Unis. Pour de longueurs d'étape comparables, les tarifs sont en réalité plus bas au Canada qu'ils ne le sont aux États-Unis, marché voisin à l'intérieur duquel les compagnies aériennes exercent leurs activités sur la foi d'une base du prix de revient nettement plus avantageuse.

Nous nous sommes engagés à continuer d'offrir des tarifs concurrentiels. Dans notre secteur, la norme se définit comme suit: c'est la compagnie qui établit les tarifs les plus bas qui dicte les prix du marché.

Le sénateur Poulin: Monsieur Milton, nous sommes tous conscients du fait que les employés assument une responsabilité considérable dans le domaine de la sécurité, de la qualité du service et de l'abordabilité. Pendant la dernière année, en particulier les six derniers mois, de nombreux honorables sénateurs ont constaté la vive inquiétude des employés d'Air Canada et de Canadien. Ce matin, je suis certain que les employés de Canadien sont encore plus inquiets que ceux d'Air Canada. À titre de président et chef de la direction d'Air Canada, comment serez-vous en mesure de rebâtir la motivation des employés des quatre coins du pays, d'un océan à l'autre, pour vous assurer que, à titre de partenaires de votre société, ils continuent d'adhérer aux principes de la sécurité, de la qualité du service et de l'abordabilité?

M. Milton: C'est la grande question. Les compagnies ont une riche histoire commune. Quand j'étais enfant, on m'a dit de ne jamais regarder personne de haut, sinon lorsque je me penche pour aider quelqu'un à se relever. Nous sommes en mesure d'aider Canadien à produire en fonction des habiletés de ses ressources humaines, et nous pouvons protéger ces dernières.

I have had a lifelong interest in the airlines, and one of the reasons I believe it is appropriate to maintain these airlines initially as independent units is, given that history, the need to let this transition occur, however it occurs, over time with the full involvement of the employees. In other words, let the employees lead the change of the two companies, as opposed to forcing whatever change occurs. That is consistent with the best demonstrated practice in our business. We are very focused on safety at Air Canada; so is Canadian. As you meld the two companies, you must be extremely vigilant. I believe we have the people who can and will do that.

Senator Poulin: It is fantastic to hear the faith you have in the employees. I am sure they will be happy and appreciate it when they hear you. However, when you say, "Let the employees lead the change," how exactly would you do that in practice?

Mr. Milton: There must be active dialogue with the employees and the unions. The first piece of the puzzle is untapping and unleashing the unrealized, inherent value that Canada, the franchise in the airline business, possesses. It has been an underachiever. Air Canada is doing great, but not anywhere near as great financially as we could if we were totally unleashed.

You could just cram these companies together, but it would lead to problems. Canadian knows how to run an operational business. Let them run the operational business. Air Canada runs the operational business. Let us get the benefits of the network. Run the airplanes to the right places at the right times, make the money and, with that success, proceed with the change over time.

Senator Poulin: Yesterday we heard from Buzz Hargrove. He stated to us as a witness that he had received a range of commitments from Onex. He also stated to us that he had serious worries now with the new picture that was developing. He was worried about layoffs and transfers of jobs outside the country. He claimed that Air Canada was not prepared at this time to make such commitments. I have read the letter in the file, but could you comment on Mr. Hargrove's worries?

Mr. Milton: I would love to. I have made commitments here that went out before this whole thing started. If there is any company in Canada, certainly in the airline business, that has demonstrated a willingness and an ability to create jobs in Canada for Canadians over the last number of years, it is Air Canada. Five years ago we had 99 aircraft and today we have 155. This is a tremendously strong success story for Canada and for Canadians in terms of growth and the ability to compete globally. We have brought jobs to Canada.

Je m'intéresse depuis toujours aux compagnies aériennes, et l'un des raisons qui font que je juge approprié de maintenir au départ ces compagnies aériennes à titre d'entités indépendantes, c'est que, au vu de cette histoire, on doit laisser la transition — quelle que soit la forme qu'elle prendra — au fil du temps, avec la participation des employés. En d'autres termes, on doit laisser les employés diriger la transformation des deux compagnies, plutôt que d'imposer quelque changement que ce soit. Cette attitude est tout à fait conforme aux pratiques exemplaires et éprouvées en vigueur au sein de notre industrie. À Air Canada, nous sommes très centrés sur la sécurité. Il en va de même pour Canadien. Au moment de la fusion des deux sociétés, on devra faire preuve d'une extrême vigilance. Je pense que nous avons à notre service des personnes capables et désireuses de le faire.

Le sénateur Poulin: Votre profession de foi dans vos employés fait plaisir à entendre. Je suis certain qu'ils seront heureux de vos propos et qu'ils les apprécieront. Cependant, qu'entendez-vous par: «laissez les employés diriger la transformation»? Comment vous y prendriez-vous en pratique?

M. Milton: On doit instaurer un dialogue actif avec les employés et les syndicats. Le premier élément de solution consiste à libérer et à exploiter la valeur inhérente irréalisée que Canadien possède en tant que franchise dans l'industrie aérienne. Jusqu'ici, la société a été non productive. Air Canada se tire bien d'affaire, mais son rendement financier est bien loin de ce qu'il pourrait être si nous étions totalement dégagés.

On pourrait se contenter de forcer le mariage des deux compagnies, mais il en résulterait des problèmes. Canadien sait comment exploiter une entreprise. Laissons à la société le soin de le faire. Air Canada exploite l'entreprise. Qu'on nous donne la possibilité de récolter les avantages du réseau. Faisons voler les avions aux bons endroits et aux bons moments, réalisons des profits et, au fur et à mesure que les réussites s'accumulent, effectuons la transition progressivement.

Le sénateur Poulin: Hier, nous avons entendu Buzz Hargrove. À titre de témoin, il a affirmé avoir reçu un éventail d'engagements de la part d'Onex. Il a également déclaré que l'évolution de la situation le préoccupe au plus haut point. Il a dit craindre des mises à pied et des mutations à l'extérieur du pays. Il affirme que la société Air Canada n'est pas pour le moment prête à contracter de tels engagements. J'ai lu la lettre qui figure dans le dossier, mais auriez-vous l'obligeance de commenter les inquiétudes de M. Hargrove?

M. Milton: Avec plaisir. Avant même que le processus présent ne s'enclenche, j'ai contracté des engagements. Si, au Canada, et en tout cas, dans l'industrie aérienne, il y a une entreprise qui a fait preuve de sa volonté et de sa capacité de créer des emplois au Canada pour des Canadiens au cours des dernières années, c'est bien Air Canada. Il y a cinq ans, nous avions 99 avions, et nous en avons aujourd'hui 155. Du point de vue de la croissance et de la capacité de soutenir la concurrence mondiale, il s'agit d'une formidable histoire de réussite pour le Canada et les Canadiens. Nous avons créé des emplois au Canada.

Earlier in the year, we had a dialogue with Sabre, the IT division of American Airlines, about Air Canada transitioning to Sabre. Our discussion was entirely predicated on the point that all the jobs related to that work had to come to Canada; they could not go to the U.S.

On the other hand, when Canadian Airlines first entered into their agreement with American Airlines five years ago, 1,400 jobs went south. This has been a consistent trend. We have brought jobs north. I am committed to continuing to do that.

This is about growth for Canada. All those Sabre jobs that would have gone south in the Onex proposal come north in our proposal, and that will continue to be the case.

Senator Poulin: As you probably know, last week the CEO of Canadian Airlines, Kevin Benson, appeared before us. He was extremely respectful of Air Canada. He had only good things to say about it.

He informed us that no formal offer had been made by Air Canada. In your presentation today you said that you are now ready to formalize the offer. I do not understand the time lapse. It seems to me that the time lapse contributed to more worry by employees and the public.

Mr. Milton: I would not want to cause the employees any concern, but please think back to what we at Air Canada were dealing with a week or two weeks ago. We had an illegal offer and we were fighting to clarify the rules in order to produce an outcome for our shareholders superior to the one that had been laid on us. The documentation that we had to produce in coming up with proposals and revised proposals was probably equal in size to a phone book. Yes, we had an offer on the table for Canadian Airlines, but it was not the pressing issue. Yes, we would buy it, but we had so many other things to deal with.

First thing yesterday morning I phoned Kevin Benson and told him that we were sincere, we were ready to buy Canadian Airlines, protect every employee at that company, and get on with it, but that we should move quickly. I followed up with a letter to him, which he has received. I told him that by the beginning of next week he would receive the bid. It is not simply a one-page letter. It is a very large and complicated document that is in the process of being developed. I am hoping that he will have it by the beginning of next week.

Senator Spivak: Mr. Milton, the key issue here, as has been outlined mostly by the Commissioner of Competition, is whether in these changed circumstances there will indeed be competition. Only proper competition will guarantee affordability, quality of service and all the things that Senator Poulin spoke of.

Plus tôt cette année, nous avons dialogué avec Sabre, la division d'American Airlines spécialisée dans la TI, à propos d'une éventuelle transition d'Air Canada vers Sabre. Comme point de départ de nos discussions, nous avons établi clairement que tous les emplois liés à ces tâches devaient venir au Canada et ne pouvaient aller aux États-Unis.

Lorsque, il y a cinq ans, Canadien a conclu son entente initiale avec American Airlines, 1 400 emplois sont passés au sud de la frontière. Il s'agit là d'une tendance qui ne se dément pas. Nous avons créé des emplois au nord de la frontière. Je suis déterminé à poursuivre sur cette lancée.

La question qui se pose a trait à la croissance au Canada. En vertu de notre proposition, tous les emplois liés à Sabre qui seraient passés au sud aux termes de la proposition d'Onex viendront plutôt au nord, et il continuera d'en être ainsi.

Le sénateur Poulin: Comme vous le savez sans doute, la semaine dernière, nous avons entendu le président et chef de la direction de Canadien, Kevin Benson. Il s'est montré extrêmement respectueux à l'endroit d'Air Canada. Il n'a eu que de bons mots au sujet de votre société.

Il nous a indiqué qu'aucune offre officielle n'avait été faite par Air Canada. Dans votre exposé d'aujourd'hui, vous vous dites maintenant prêt à officialiser l'offre. Je ne m'explique pas le décalage. Il me semble qu'il a contribué à aviver l'inquiétude des employés et du public.

M. Milton: Je m'en voudrais de provoquer des inquiétudes chez les employés, mais ne perdez pas de vue les problèmes auxquels Air Canada était confronté il y a une ou deux semaines. Nous faisons face à une offre illégale, et nous cherchions à obtenir une clarification des règles de façon à pouvoir produire pour nos actionnaires un résultat supérieur à celui qui nous était tombé sur la tête. La documentation que nous avons dû produire pour mettre au point nos propositions et nos propositions révisées équivaut probablement à un annuaire téléphonique. Oui, nous avons mis une offre sur la table pour Canadien, mais il ne s'agissait pas d'une question pressante. Oui, nous étions disposés à faire l'acquisition de la compagnie, mais nous avons aussi beaucoup d'autres chats à fouetter.

Hier matin, à la première heure, j'ai téléphoné à Kevin Benson pour lui dire que nous étions sincères, que nous étions disposés à acheter Canadien, à protéger chacun des employés de la compagnie et à aller de l'avant, mais que, pour ce faire, nous devons agir rapidement. J'ai donné suite à notre conversation en lui faisant parvenir une lettre, qu'il a reçue. Je lui ai indiqué que notre offre lui parviendra au début de la semaine prochaine. Il ne s'agit pas d'une simple lettre de une page. Il s'agit au contraire d'un document très volumineux et complexe qu'on s'affaire à mettre au point. J'espère que le tout sera prêt au début de la semaine prochaine.

Le sénateur Spivak: Monsieur Milton, le principal enjeu soulevé ici, comme l'a surtout fait ressortir le commissaire de la concurrence, consiste à établir si, dans le nouveau contexte qui se dessine, il y aura bel et bien concurrence. Seule une concurrence adéquate garantira l'abordabilité, la qualité du service et tout ce dont a parlé le sénateur Poulin.

In spite of all the talk about an independent operation, we are basically talking about a dominant carrier emerging, because you will have control of Canadian if you succeed. Competition is not going to come from the regional carriers or the charter carriers. Canadian Airlines and Air Canada have 90 per cent of the traffic, including transborder traffic.

The Commissioner of Competition talked about a number of things. I understand that there will be a full examination later, depending on whether you are successful. He said that quite a number of things would have to be done in order for real competition to occur. I am sure that you are familiar with all of the things he spoke about. He also raised the idea of Canada-only carriers and other disguised forms of cabotage, which means that you could fly from Toronto to Vancouver through Minneapolis.

I am sure you have looked at all the proposals the Commissioner of Competition has outlined. First, how do you defend the contention that Canadian Airlines will be an independent operation when in fact you will own all of this? Second, which of the recommendations are you willing to accept in order that real competition could happen in Canada?

Mr. Milton: With regard to the Canadian independence question, I am totally comfortable with our ability to compete. If American wants to put the money in to fix Canadian Airlines and make it a viable competitor, that is fine with me. I will put before the Competition Bureau any outcome, but I reiterate that we did not cause the problem and we are trying to provide a solution. I can go no further than to say that it is okay with me if American fixes Canadian too. I do not mind the competition.

Senator Spivak: We are not accusing you of causing the problem. We are into a situation from which there could be several outcomes. AMR might keep the airline, Canadian might fail or you might succeed in your merger. We are here to protect the public interest and we are being asked to comment.

Mr. Milton: It is difficult to comment on. If I do not fix Canadian, we may lose 16,000 jobs. I am willing to fix Canadian. If the country does not want me to fix Canadian, I will not fix Canadian. If we fix Canadian, obviously I want to do it on a basis that is beneficial to our stakeholders; otherwise, there is no point in doing it.

I am open to the outcome through deliberations with the regulators. I do not see how I can be any more open than that.

Senator Spivak: Are you saying that you are willing to accept any and all recommendations of the Competition Bureau that would foster true competition?

Quoi qu'on dise à propos d'un mode de fonctionnement indépendant, nous avons essentiellement affaire à l'émergence d'un transporteur dominant puisque, si vous parvenez à vos fins, vous aurez le contrôle de Canadien. La concurrence ne viendra ni des transporteurs régionaux ni des affréteurs. Canadien et Air Canada comptent pour 90 p. 100 du trafic aérien, y compris le trafic transfrontalier.

Le commissaire de la concurrence a évoqué un certain nombre de choses. Je crois comprendre qu'on procédera plus tard à un examen complet, selon que vous parviendrez à vos fins ou non. Il a affirmé qu'un nombre assez considérable de facteurs doivent être réunis pour qu'une véritable concurrence se fasse jour. Je suis certaine que vous êtes parfaitement au fait de toutes les questions qu'il a soulevées. Il a également avancé l'idée d'un transporteur canadien seulement et d'autres formes déguisées de cabotage, ce qui signifie qu'on pourra aller de Toronto à Vancouver en passant par Minneapolis.

Je suis certaine que vous avez étudié toutes les propositions du commissaire de la concurrence. Premièrement, comment pouvez-vous soutenir que Canadien fonctionnera de façon indépendante lorsque, dans les faits, vous en serez propriétaire? Deuxièmement, quelles recommandations êtes-vous disposé à accepter pour assurer une véritable concurrence au Canada?

M. Milton: En ce qui concerne la question de l'indépendance de Canadien, je suis tout à fait convaincu de notre capacité de soutenir la concurrence. Si American Airlines souhaite investir pour corriger la situation de Canadien et en faire un concurrent viable, je n'ai rien à redire. Je soumettrai au Bureau de la concurrence le résultat éventuel, mais je répète que nous ne sommes pas à l'origine du problème et que nous cherchons une solution. Tout ce que je puis faire, c'est répéter que je ne m'oppose pas à l'idée qu'American Airlines vienne au secours de Canadien. La concurrence ne me dérange pas.

Le sénateur Spivak: Nous ne vous accusons pas d'être à l'origine du problème. Nous sommes confrontés à une situation susceptible de produire quelques résultats. AMR peut conserver la compagnie aérienne, Canadien peut échouer ou vous pouvez réussir dans votre tentative de fusion. Nous sommes ici pour protéger l'intérêt du public, et on nous demande de faire des commentaires.

M. Milton: Il est difficile pour moi de faire des commentaires. Si je suis incapable de redresser la situation de Canadien, nous courons le risque de perdre 16 000 emplois. Je suis disposé à corriger la situation de Canadien. Si le pays ne souhaite pas que je le fasse, je ne le ferai pas. Si nous allons corriger la situation de Canadien, il est clair que je le ferai dans l'intérêt de nos actionnaires; sinon, rien ne sert d'aller dans ce sens.

Je suis disposé à accepter le résultat des délibérations avec les organismes de réglementation. Je ne vois pas comment je pourrais faire preuve d'une ouverture plus grande.

Le sénateur Spivak: Êtes-vous en train de nous dire que vous êtes disposé à accepter la totalité des recommandations formulées par le Bureau de concurrence pour favoriser une véritable concurrence?

Mr. Milton: No. I am willing to engage in dialogue with them to determine the outcome. I think it would be inappropriate and unreasonable for you to suggest that I should be willing to accept anything that they say.

With regard to your question on cabotage, my answer remains the same. If U.S. carriers get to flow traffic over U.S. hubs, Air Canada ought to be able to flow U.S. traffic over Canadian hubs on a reciprocal basis. If they want to do that, that is great. Air Canada is ready, willing and able to compete with anyone.

Senator Spivak: Yes, but when there is a dominant carrier — “a monopoly” — it is easy to compete.

Mr. Milton: American Airlines is bigger than the industry in Canada, so I am competing with them. In your Minneapolis example, I am competing with Northwest. We are comfortable competing with anyone. If new carriers start up, we will compete, but it is difficult for me to go beyond that.

Senator Spivak: I understand you to be saying that we will have to see what happens and then we can analyze each recommendation to ensure that there is competition. This has been looked at many times in terms of a possible merger or a possible failure, and each time it has been concluded that competition would be severely reduced and that the regional carriers and the charter carriers are not able to provide that competition within Canada.

With regard to the possibilities for the purchase of Canadian, my understanding is that Air Canada has had discussions with Canadian at various times since 1992, sometimes at the initiative of the government, and those talks have always failed. Could you shed more light on what the barriers and the penalties might be that would prevent you from buying Canadian? I understand there are severe financial considerations because of the control that American Airlines has.

Mr. Milton: As you say, over the five years there have been discussions on a variety of things. However, in business it is not uncommon that two parties do not come to a meeting of the minds over price. We have never been able to get to anything that both sides felt made sense, which is fine. Now there is a new element in the mix: American Airlines has a role and an opinion of what is acceptable to them. Again, this is what is before us in the coming days and weeks.

From my standpoint, I cannot be any more categorical than this: I am willing to buy Canadian and protect 16,000 people. However, I recognize that we might not get there. A key factor

M. Milton: Non. Je suis disposé à discuter avec le bureau pour déterminer les résultats. Je pense qu'il serait inapproprié et déraisonnable de votre part de laisser entendre que je devrais être prêt à accepter tout ce que le commissaire a affirmé.

En ce qui concerne votre question à propos du cabotage, ma réponse demeure la même. Si les compagnies américaines sont autorisées à transporter des passagers en passant par les plaques tournantes américaines, Air Canada doit pouvoir faire la même chose aux États-Unis en passant par des plaques tournantes canadiennes, suivant le principe de la réciprocité. S'ils sont disposés à le faire, très bien. La société Air Canada est disposée à livrer concurrence à quiconque, et elle est capable de le faire.

Le sénateur Spivak: Oui, mais lorsqu'on exploite un transporteur dominant — «un monopole» —, il est facile de soutenir la concurrence.

M. Milton: À elle seule, la société American Airlines est plus grosse que l'ensemble de l'industrie au Canada, et je lui livre concurrence. Vous avez fait allusion à Minneapolis, où je dois livrer concurrence à Northwest. Nous ne craignons la concurrence de personne. Si de nouveaux transporteurs sont créés, nous leur ferons concurrence, et il est difficile pour moi de m'avancer plus loin.

Le sénateur Spivak: Je crois comprendre de ce que vous nous dites que nous allons devoir attendre de voir ce qui se produit et, par la suite, analyser chacune des recommandations, pour nous assurer que le principe de la concurrence est respecté. On a examiné la situation à de nombreuses reprises, dans le contexte d'une fusion éventuelle ou d'un échec possible, et on en est venu chaque fois à la conclusion que la concurrence serait gravement compromise et que les transporteurs régionaux et les affréteurs ne sont pas en mesure d'assurer au Canada la concurrence nécessaire.

En ce qui concerne l'achat possible de Canadien, je crois comprendre qu'Air Canada a tenu des discussions avec Canadien à diverses reprises depuis 1992, parfois à l'initiative du gouvernement et que ces discussions ont toujours avorté. Auriez-vous l'obligeance de faire la lumière sur les obstacles et les pénalités qui pourraient vous empêcher de faire l'acquisition de Canadien? En raison du contrôle qu'exerce American Airlines, je crois comprendre que quelques considérations financières entrent en ligne de compte.

M. Milton: Comme vous l'avez indiqué, nous avons, sur une période de cinq ans, discuté d'une diversité d'enjeux. Dans le monde des affaires, il n'est toutefois pas rare que les deux parties en cause ne puissent s'entendre sur la question du prix. Nous n'avons jamais été en mesure de parvenir à un consensus qui semble sensé aux deux parties, et c'est très bien. Un nouvel élément entre aujourd'hui dans la balance: American Airlines a un rôle à jouer et une opinion à propos de ce qui lui semble acceptable. Une fois de plus, c'est le problème auquel nous devons nous attaquer au cours des jours et des semaines à venir.

En ce qui me concerne, je ne puis me montrer plus catégorique qu'en réaffirmant ma volonté d'acheter Canadien et de protéger 16 000 personnes. Cependant, je suis conscient que nous

would likely be American Airlines, but we will know only by proceeding with dialogue.

Senator Spivak: It is puzzling to me that American Airlines has put all of this money into Canadian, yet Canadian is a money-losing proposition. What will change here? Why will you make it work?

Mr. Milton: Air Canada is the leading carrier in this country in any direction you look. From a marketing standpoint, it is tough to be number two. That number two is trying to fly and compete with number one all over the place, which is causing them to lose a great deal of money virtually everywhere they fly.

If you look at American Airlines' relationship with Canadian, you will see that Canadian has not been rejuvenated. Their fleet is tired and old. Their employees have been through a lot, including pay cuts, downsizing and so on. American Airlines, on the other hand, has through this five-year process consistently benefited by deriving high fee revenue and feed, that is, traffic flowing through American's network. We need to recognize, although not everyone accepts this, the level of control that American has over both Canadian Airlines and the airline industry in this country, even though from a regulatory standpoint they are not supposed to have that kind of control.

Senator Spivak: Can you give us any broad guidelines as to how you would rationalize Canadian in this new arrangement and make it viable?

Mr. Milton: I have tried to describe that with the growth of Star Alliance, with the growth into the Delta network and the international growth. Unlike a contraction exercise, we are talking about a significant growth exercise to points the world over to which Air Canada is not allowed to fly and to which Canadian does not fly but is allowed to.

Senator Spivak: You mentioned revenue growth, but what about price? How will all this affect the price that Canadians pay for air travel? That is a key issue, too. Will prices go down?

Mr. Milton: The market will dictate that. The lowest fare provider is the one that leads the market. In Western Canada, it is WestJet. On transcontinental routes, it is the charter carriers. They lead the market in terms of pricing. I do not see that that will change. Introducing cabotage via the U.S. is a pricing protection mechanism.

Let us face it, the majority of Canada's population is spread along a thin band of geography along the U.S. border. Thus, if you want to protect consumer pricing, perhaps the way to do it is to offer the ability for traffic to flow over the U.S., but on a reciprocal basis so that Air Canada can sell a ticket to someone to go from New York to Los Angeles. Then it will be fair ball and I am game to go.

risquons de ne pas y parvenir. American Airlines constituera probablement un facteur déterminant, mais nous ne le saurons de façon certaine qu'en poursuivant le dialogue.

Le sénateur Spivak: J'ai du mal à comprendre pourquoi American Airlines investit tout cet argent dans Canadien, alors même que l'entreprise perd de l'argent. Qu'allez-vous changer? Qu'allez-vous faire pour renverser la vapeur?

M. Milton: Air Canada est le transporteur dominant au pays, quelle que soit la direction vers laquelle vous vous tournez. Du point de vue de la commercialisation, il est difficile de venir au deuxième rang. Le numéro deux doit tenter de soutenir la concurrence du numéro un partout dans le monde, de sorte qu'il perd beaucoup d'argent sur la quasi-totalité de ses vols.

À l'examen de la relation qu'American Airlines entretient avec Canadien, vous constaterez que Canadien n'a pas été revitalisé. Le parc aérien est défraîchi et désuet. Les employés sont passés par de nombreuses épreuves, y compris des réductions de salaire, la réduction d'effectifs, et ainsi de suite. American Airlines, en revanche, a, au cours de la période de cinq ans, sans cesse tiré des bénéfices sous forme de droits et d'achalandage, c'est-à-dire les passagers qui transitent par le réseau d'American Airlines. Même si tout le monde n'est pas d'accord, nous devons être conscients du contrôle qu'American Airlines exerce sur Canadien et l'industrie aérienne du pays, même si, du point de vue de la réglementation, la société ne devrait pas exercer un tel contrôle.

Le sénateur Spivak: Pourriez-vous nous indiquer les lignes directrices générales de ce que vous feriez pour rationaliser Canadien et en faire une société viable aux termes de cette nouvelle structure?

M. Milton: J'ai tenté d'en faire état en évoquant la croissance de Star Alliance, la croissance à l'intérieur du réseau de Delta et la croissance internationale. Au contraire d'un exercice de contraction, nous envisageons ici un exercice de croissance marquée vers des destinations du monde qu'Air Canada n'est pas autorisée à desservir et que Canadien ne dessert pas même si elle y est autorisée.

Le sénateur Spivak: Vous avez fait allusion à la croissance des revenus. À quel prix se fera-t-elle? Quelle influence aura-t-elle sur le prix que les Canadiens doivent payer pour leurs déplacements en avion? C'est là aussi un enjeu. Les prix vont-ils diminuer?

M. Milton: C'est le marché qui tranchera. Le fournisseur dont les prix sont les plus bas est celui qui dirige le marché. Dans l'Ouest canadien, c'est WestJet. Sur les routes transcontinentales, ce sont les affrêteurs. Ils dirigent le marché du point de vue de l'établissement des prix. Je n'entrevois pas de changement à cet égard. L'introduction du cabotage via les États-Unis constitue un mécanisme de protection des prix.

Ne nous leurrions pas: la majorité des Canadiens vit dans une mince bande de terres située le long de la frontière américaine. Le moyen de protéger les prix à la consommation consiste peut-être donc à permettre que le trafic transite par les États-Unis, mais seulement à titre réciproque, de façon qu'Air Canada puisse vendre un billet à une personne qui va de New York à Los Angeles. Dans ce cas, les règles du jeu seront égales, et je suis partant.

Senator Finestone: Listening to what you have been saying gives me the sense that things are rather conditional. On the one hand, it is sort of like there is a big smokescreen through which we cannot see. On the other hand, we have a "David and Goliath" issue that will allow and determine the conditionality of your purchase of Canadian. You are talking about the need to negotiate with American. At the same time, we own the routes. I understand that Canada owns slots and routes all over the world. Canadian and Air Canada have divided up those slots. Canadian did not use all of them. You are presuming, hopefully in the best interest of Canadians and of business, that you will be able to reorganize so that we will have a profitable Canadian industry. How will you do that?

First, could you explain the routes and the slots to us and how you can take them over? How could American prevent you from doing that?

Mr. Milton: It is a fascinating question. If you go back some five years when American was considering their investment, you will see in the transcripts some great comments made by Hollis Harris, the then CEO of Air Canada, who talked about the behaviour of American Airlines and the inevitability of them claiming ownership of Canada's route rights. What we have here is of real concern.

Clearly, it is the government's authority to grant route rights. Slots can be leased or purchased by airlines at airports around the world. In those cases, the slots can be owned by the airline. Ultimately, route rights are granted in this case by the Government of Canada. Under the bilateral agreements with other countries, those route rights specify that the airline of Canada must be a Canadian-owned airline. That is a requirement in the bilateral agreements.

By acquiring, in this case, Canadian Airlines, you would expect to be able to acquire the routes and slots that come with it. However, that is subject to government approval, and it would be subject to approval by the foreign government in any given case. What we have here, seemingly, is the ability of American to gum up that process. Even though Canadian's market capitalization at this stage is, perhaps, \$80 million to \$100 million, they are saying that they have the right to invoke a billion dollars' worth of penalties on breaking up the relationship between American and Canadian.

It is quite a remarkable situation in which we find ourselves. Over and above the route right implications and achieving full benefit for Canada, there are significant implications for employees at Canadian Airlines. I am increasingly concerned that American and Canadian are continuing to look at this from their

Le sénateur Finestone: À vous entendre, j'ai le sentiment que tout est plutôt conditionnel. D'une part, c'est comme un grand écran de fumée qui nous obstrue la vue. D'autre part, nous sommes confrontés à une lutte qui rappelle celle de «David et Goliath», laquelle déterminera le caractère conditionnel de l'acquisition de Canadien par votre société. Vous faites allusion à la nécessité de négocier avec American Airlines. En même temps, nous sommes propriétaires des routes. Je crois comprendre que le Canada possède des créneaux horaires et des routes aux quatre coins du monde. Les sociétés Canadien et Air Canada se sont divisé ces créneaux entre elles. Canadien ne les a pas tous utilisés. Dans l'intérêt des Canadiens et des affaires, du moins on l'espère, vous tenez pour acquis que vous serez en mesure de réorganiser le tout de façon que nous ayons une industrie canadienne rentable. Comment vous y prendrez-vous?

D'abord, pourriez-vous nous expliquer comment fonctionne le système des routes et des créneaux horaires et comment vous pourriez vous les accaparer? Comment la société American Airlines pourrait-elle vous empêcher de le faire?

M. Milton: La question est fascinante. Si vous remontez il y a cinq ans, soit à l'époque où American Airlines envisageait d'investir, vous retrouverez dans les transcriptions certains commentaires formulés alors par Hollis Harris, qui occupait à l'époque le poste de président et chef de la direction d'Air Canada, lequel évoquait le comportement d'American Airlines et le fait que la société allait inévitablement revendiquer la propriété de droit sur les routes au Canada. Nous sommes ici confrontés à une question vraiment préoccupante.

De toute évidence, c'est au gouvernement qu'il incombe d'octroyer les droits sur les routes. Les compagnies aériennes peuvent louer ou acheter des créneaux horaires dans les aéroports du monde entier. Dans ces cas, les créneaux horaires peuvent appartenir à la compagnie aérienne. En dernière analyse, c'est le gouvernement du Canada qui octroie les droits sur les routes. En vertu d'ententes bilatérales conclues avec d'autres pays, on précise dans ces droits que la compagnie aérienne du Canada doit être une compagnie aérienne appartenant à des Canadiens. Il s'agit d'une prescription des ententes bilatérales.

On pourrait s'imaginer qu'il suffit de faire l'acquisition de Canadien pour obtenir du même coup les routes et les créneaux horaires de la compagnie. Cependant, le tout est sujet à l'approbation du gouvernement et, de toute façon, à celle du gouvernement étranger. Or, il semble que nous soyons ici confrontés à la capacité d'American Airlines d'occulter ce processus. Si, à l'heure actuelle, la valeur boursière de Canadien se situe peut-être quelque part entre 80 et 100 millions de dollars, American Airlines prétend avoir le droit d'exiger le versement de pénalités d'une valeur de 1 milliard de dollars si le lien qui la lie à Canadien était rompu.

Nous sommes ainsi confrontés à une situation des plus remarquables. Au-delà des répercussions sur les droits relatifs aux routes et de la réalisation de tous les avantages possibles pour le Canada, on doit tenir compte des conséquences pour les employés de Canadien. Je constate qu'American Airlines et Canadien

own standpoint as opposed to from the standpoint of the employees of Canadian.

Regarding the comment you made about conditionality, I would say categorically that if American were not to be abusive — and I do not know how abusive they might be with regard to the dilutive rights or this \$1 billion — we would buy Canadian Airlines. Thus, we would protect 16,000 people and we would make the airlines grow.

It is in this cloudy, difficult-to-see-through picture because of those arrangements and the fact that we do not know precisely what is there. I hope to gain clarity as we go forward. I hope that Canadian Airlines will take a leadership role in this matter in dealing with American Airlines so that we can obtain the best possible outcome for their employees.

Senator Finestone: If those rights belong to the Government of Canada, do we need the World Trade Organization to make some decisions for us? You are a private-sector company. We say the private sector should resolve private-sector problems. On the other hand, this matter involves a government-to-government undertaking. Where is the responsibility of the federal government, the Minister of Transport and the people who appeared before us from the transportation agency and the Competition Bureau? Whose job is it to start negotiating?

Mr. Milton: If we do not get a straightforward outcome with American Airlines, I will look for the support of the Minister of Transport in arguing the benefits to Canada of an Air Canada and Canadian outcome so that these route rights of Canada can be fully employed, which they are not currently.

Senator Finestone: This committee, along with the House of Commons committee, is mandated to give a response and some direction to the Government of Canada. Do I understand from what you have just said that we must await what happens with the negotiations among Canadian, American and yourselves before we can give some direction to the government, or do we suggest to the Government of Canada and the minister that they step in and act?

Mr. Milton: I think that what is in the interests of the employees of both companies and ultimately the country is quite straightforward. I would encourage you to do anything possible to encourage an outcome that is beneficial to Canada as opposed to beneficial to American Airlines of Dallas, Texas.

Senator Finestone: Let us move on to another issue, because I am sure that my colleagues can ask even more enlightened questions. I find that the whole issue leaves everything hanging in the air. We have gone from two buyers, two propositions to one proposition, a big stick, with all the positives in the negotiations

continuent d'étudier la situation de leur point de vue, plutôt que de celui des employés de Canadien, et cette situation me préoccupe de plus en plus.

En ce qui concerne le commentaire que vous avez formulé à propos du caractère conditionnel de l'offre, je puis affirmer de façon catégorique que, à supposer qu'American Airlines n'exagère pas — et j'ignore jusqu'à quel point la société peut exagérer en ce qui concerne les droits de dilution ou la somme de 1 milliard de dollars —, nous ferons l'acquisition de Canadien. Ce faisant, nous protégerons 16 000 personnes et nous assurerons la croissance des compagnies aériennes.

Si nous sommes dans le brouillard, c'est en raison de ces dispositions et du fait que nous ne savons pas exactement à quoi nous attendre. J'espère que la situation se clarifiera au fil des jours. Dans ses tractations avec American Airlines, j'espère que Canadien fera preuve de leadership de façon à ce que nous puissions obtenir les meilleurs résultats possibles pour les employés concernés.

Le sénateur Finestone: Si ces droits appartiennent au gouvernement du Canada, devons-nous nous en remettre à des décisions de l'Organisation mondiale du commerce? Vous êtes une société privée. Nous affirmons qu'il incombe au secteur privé de résoudre les problèmes qui le concernent. Par exemple, cette question suppose un engagement de gouvernement à gouvernement. Quelle est la responsabilité du gouvernement fédéral, du ministre des Transports et des représentants de l'Office des transports du Canada et du Bureau de la concurrence qui ont comparu devant nous? À qui revient-il d'entamer les négociations?

M. Milton: Si nos démarches auprès d'American Airlines ne débouchent pas sur des résultats nets, je demanderai au ministre des Transports de m'aider à défendre les avantages pour le Canada de résultats favorables à Air Canada et à Canadien, de façon que les droits sur les routes du Canada puissent être exploités à fond, étant donné qu'ils ne le sont pas aujourd'hui.

Le sénateur Finestone: Le comité, de même que le comité de la Chambre des communes, a pour mandat de fournir des réponses et certaines orientations au gouvernement du Canada. Dois-je comprendre de ce que vous venez de dire que nous devrions simplement attendre de connaître l'aboutissement des négociations entre Canadien, American Airlines et vous-même avant de donner certaines orientations au gouvernement, ou devons-nous plutôt suggérer au gouvernement du Canada et au ministre d'intervenir?

M. Milton: Je pense qu'il est relativement simple d'établir ce qui est dans l'intérêt des deux compagnies et, en dernière analyse, du pays. Je vous encourage à tout mettre en oeuvre pour favoriser l'obtention de résultats favorables au Canada plutôt qu'à la société American Airlines, dont le siège social est établi à Dallas, au Texas.

Le sénateur Finestone: Passons maintenant à une autre question, parce que je suis convaincue que mes collègues pourront poser des questions encore plus éclairées. Dans ce dossier, j'ai l'impression que tout reste en suspens. Nous sommes passés de deux acheteurs et de deux propositions à une proposition, avec

on their side and a lack of clarity. It would seem that that is not your fault. I heard what you said.

Mr. Milton: Thank you for noticing.

Senator Finestone: You said that.

Senator Kirby: Many times.

Senator Finestone: There are two areas I want to go into. With respect to determining what is fair and what is not fair on that American-Canadian topic, what is the role of the Canadian Transportation Agency? We were really delighted to learn what they did yesterday. There is lack of clarity there, too.

Mr. Milton: From my standpoint, clearly there is.

The Chairman: It is not for the witness to answer the question.

Senator Finestone: I will leave that for the moment.

The Chairman: You do not have to answer the question.

Senator Finestone: I will move to something you should be able to answer. Fundamental to the quality, value and character of Canada is its bilingual nature. I was co-chair of the official languages committee. I must say I was distressed to note that there was not a great enthusiasm on the part of Air Canada to ensure, whether by law or not by law, the application of a fundamental quality of Canada. It is before the Federal Court. There is a decision to be rendered.

There are certain moral and cultural values at stake. Why is there even a question on the part of Air Canada or its subsidiaries about using both languages? The Cree air service, First Air and Canadian North fly using three languages. This country is very proud to have two languages, and having two languages is good for competition, yet, even in light of the absolute incredibility of the country, you do not honour that bilingualism, even in the breach. Why not?

Mr. Milton: We do, and we work very hard at it.

Senator Finestone: No, you do not.

Mr. Milton: I would welcome you or anyone else on this committee to come see how we work to ensure our ability to provide service in both languages to the greatest extent possible, which is an attempt at always being able to provide service in both languages. I would welcome you to come see what we do to try to make it happen.

Senator Finestone: Mr. Milton, I would ask you to obtain please a copy of Dr. Dyane Adam's presentation to us yesterday. Fifteen per cent of all complaints that come into the Office of the Commissioner of Official Languages are about airlines. Fifty per cent of complaints regarding airlines concern Air Canada. That is many complaints. I do not think that it is frivolous.

tout le poids que cela suppose, et tous les éléments positifs des négociations du côté des auteurs de la proposition et une absence de clarté. Je n'ai pas l'impression que vous êtes en cause. J'ai entendu ce que vous avez dit.

M. Milton: Merci de l'avoir remarqué.

Le sénateur Finestone: C'est vous qui l'avez dit.

Le sénateur Kirby: À de nombreuses reprises.

Le sénateur Finestone: J'aimerais maintenant aborder deux questions. En ce qui concerne la détermination de ce qui est équitable et non équitable dans le dossier Canadien-American Airlines, quel est le rôle de l'Office des transports du Canada? Nous avons été franchement ravis d'apprendre ce qu'il a fait hier. Là aussi, il y a absence de clarté.

M. Milton: De mon point de vue, c'est bien le cas.

La présidente: Le témoin n'a pas à répondre à la question.

Le sénateur Finestone: Je vais en rester là pour le moment.

La présidente: Vous n'avez pas à répondre à la question.

Le sénateur Finestone: Je vais passer à une autre question à laquelle vous devriez pouvoir répondre. Le bilinguisme est essentiel à la qualité, à la valeur et au caractère du Canada. J'ai coprésidé le comité des langues officielles. Je dois avouer que j'ai été affligée de constater le peu d'empressement mis par Air Canada pour assurer, aux termes de la loi ou non, l'application d'une qualité fondamentale du Canada. La question est devant la Cour fédérale. On attend la décision.

Il ne fait aucun doute que certaines valeurs morales et culturelles sont en jeu. Pourquoi même soulever la question de l'utilisation des deux langues officielles par Air Canada ou ses filiales? Cree Air Service, First Air et Canadian North offrent des services dans trois langues. Le pays est très fier de ses deux langues, et le fait d'avoir deux langues est bon pour les affaires. Malgré le caractère absolument incroyable du pays, vous ne respectez pas le bilinguisme, même dans l'intervalle. Pourquoi pas?

M. Milton: Nous le respectons, et nous nous y employons de toutes nos forces.

Le sénateur Finestone: Non, c'est faux.

M. Milton: Je vous invite, vous et les autres membres du comité, à venir constater de visu tout le travail que nous effectuons pour garantir notre capacité d'offrir des services dans les deux langues dans toute la mesure du possible, c'est-à-dire pour être toujours en mesure d'offrir des services dans les deux langues. Je vous invite à venir voir ce que nous faisons pour concrétiser cet engagement.

Le sénateur Finestone: Monsieur Milton, je vous suggère de vous procurer une copie de l'exposé que Mme Dyane Adam a présenté devant nous hier. Quinze pour cent des plaintes reçues par le Bureau du Commissaire aux langues officielles ont trait aux compagnies aériennes. Cinquante pour cent des plaintes relatives aux compagnies aériennes visent Air Canada. Cela fait beaucoup de plaintes. Je ne crois pas qu'il s'agisse là d'une question frivole.

I can give you a complaint from your Maple Leaf Lounge in London a couple of weeks ago. I can give you a complaint about flying up North and into the Maritimes on Air Nova.

There has to be an obligation. You have had the matter referred to the Federal Court because you maintain that your regional carriers are not subject to the act although they are wholly owned subsidiaries. Whether they are subject or not, I should like to ask you, morally and consciously as a Canadian or as a person working in a Canadian company, do you not think it is about time that you really tried to apply it right across the board?

Mr. Milton: We do try to apply it across the board. I should like to give you greater visibility on how we do it. I realize that we are going to have service failures or language failures. Based on five interactions per passenger, we interact almost 75 million times a year with customers. We are going to have failures with that number of interactions, particularly since some of our work is subcontracted to other airlines or agencies. I recognize that there is not 100 per cent success, but you will not find another airline, and probably not another company, in this country that works harder at providing service in both languages. I am willing to put forward for your scrutiny exactly how we go about it.

Senator Finestone: I do not see that among the commitments you have undertaken. Therefore, I should like you to tell me whether you will, in the instance of your subcarriers and within the context of your obligations to the Canadian constitutional undertaking of bilingualism, take a really good look at what you have done, what you are doing and where you are going and include that as one of your goals.

Mr. Milton: I will definitely take a look at it and look at where we are going.

Senator Finestone: Will you commit to that?

Mr. Milton: I also commit to offer you the invitation to come visit. We work very hard at this. We take this very seriously, and I think the results are strong. Reports like that are not particularly reasonable nor entirely accurate. Again, I would be happy to discuss that in another venue in far greater detail.

Senator Finestone: I will leave with you the hope that you will read Dr. Adam's report and that you will pay attention to what she has said. Would you please get back to this committee with comment regarding page 6? Recommendation is made to the Government of Canada that they:

ensure, in the context of the restructuring of the airline industry, that the law stipulates that:

Je puis vous citer une plainte formulée à propos de votre salon Feuille d'érable de Londres qui remonte à il y a deux ou trois semaines. Je puis aussi vous citer des plaintes concernant des vols vers le Nord et vers les Maritimes sur les ailes d'Air Nova.

Il faut qu'il y ait prescription. Vous avez saisi la Cour fédérale de l'affaire parce que vous soutenez que vos transporteurs régionaux ne sont pas assujettis à la Loi même s'il s'agit de filiales à 100 p. 100. Que les compagnies en question soient ou non assujetties à la loi, j'aimerais vous poser la question suivante: en tant que Canadien ou que personne travaillant au sein d'une société canadienne, n'êtes-vous pas, sur le plan moral ou conscient, d'avis que vous devriez vraiment tenter d'appliquer le bilinguisme de façon uniforme?

M. Milton: Nous tentons de le faire de façon uniforme. J'aimerais vous donner une meilleure idée des mesures que nous prenons pour y parvenir. Je sais que nous allons parfois connaître des ratés sur le plan du service ou de la langue. Si on postule cinq interactions par passager, nous interagissons avec des clients presque 75 millions de fois par année. Dans un certain nombre de cas, nous allons échouer, particulièrement lorsqu'on tient compte du fait que certaines de nos activités sont confiées à des compagnies aériennes ou à des organismes tiers. Je sais que nous ne réussissons pas dans tous les cas, mais vous ne trouverez pas au pays une autre compagnie aérienne et probablement pas une autre compagnie tout court qui consacre autant d'efforts au fait d'assurer des services dans les deux langues. Je suis disposé à soumettre à votre examen les mesures précises que nous prenons pour y arriver.

Le sénateur Finestone: Je ne trouve nulle trace de ces propos dans les engagements que vous avez pris. Par conséquent, j'aimerais que vous me disiez si, en ce qui concerne vos transporteurs régionaux et dans le contexte des obligations qui vous échoient relativement aux engagements constitutionnels canadiens dans le domaine du bilinguisme, vous allez examiner de près ce que vous avez fait, ce que vous faites et ce que vous allez faire et faire de cette réflexion un de vos buts.

M. Milton: Je vais assurément me pencher sur cette question et examiner les orientations que nous prenons.

Le sénateur Finestone: Vous y engagez-vous?

M. Milton: Je m'engage également à vous inviter à nous rendre visite. Nous travaillons d'arrache-pied dans ce dossier. Nous prenons la question très au sérieux, et je pense que les résultats sont convaincants. Les rapports de cette nature ne sont ni particulièrement raisonnables ni entièrement exacts. Une fois de plus, je me ferai un plaisir de discuter plus en détail de cette question dans un autre contexte.

Le sénateur Finestone: En terminant, j'espère que vous allez faire lecture du rapport de Mme Adam et que vous allez prêter attention à ce qu'elle dit. Auriez-vous l'amabilité de faire part au comité de vos commentaires relativement à la page 6? La commissaire recommande au gouvernement du Canada de:

s'assurer, dans le cadre de la restructuration de l'industrie du transport aérien, qu'il soit énoncé dans la Loi, que:

a) the *Official Languages Act* will continue to apply in its entirety to Air Canada regardless of its structure or to a future "dominant carrier" and

b) that the regional affiliates and other subsidiaries be subjected to Part IV (Communications with and services to the public), Part IX (Commissioner of the Official Languages) and Part X (Court Remedy) of this same Act.

It goes on to say that the Official Languages Act applies to the new corporation:

Without restricting the generality of the preceding, with regard to communications with and services to the public, where there is a significant demand, the provisions of Parts IV, IX and X of the *Official Languages Act* apply to the Corporation's regional carriers and other subsidiaries (such as Air Canada Vacations) as well as to carriers under contract to this corporation, both in their offices and in transit.

I remind you that section 25 of the Official Languages Act includes acting and performing in those subsidiaries.

Mr. Milton: I will be happy to look at it and we will get back to this committee.

Senator Finestone: That will help us.

Senator Forrestall: I have a supplementary relating back to the first part of the question. The government has indicated a willingness to take a look at changing the 10 per cent rule to, say, 49 per cent and take the \$800 million in debt and convert it to equity in Canadian and immediately put it back on the block for sale. Would you be a bidder if that were to occur?

Mr. Milton: That is a hypothetical question, but I am focused on doing the right thing for our stakeholders. I will be unwavering in that approach.

Senator Forrestall: That is an answer. However, like most of your answers, it is conditional. I do not enjoy asking questions with a number of hypothetical conditions. On the other hand, I was prompted by you completely abandoning the use of hypotheticals in the last ninety minutes. Thank you, that is an answer.

Senator LeBreton: I am going to ask a question that you have answered many ways already this morning. It goes back again to the workers. It may not be fair, but there is a perception out there that a merger would result in Canadian Airlines employees being the big losers and Air Canada being the big winner. That term was used in the media over the weekend. We all saw the television coverage of Air Canada employees celebrating and Canadian Airlines employees looking quite concerned and troubled by it all.

a) la Loi sur les langues officielles dans son ensemble continue de s'appliquer à Air Canada, quelle que soit sa nouvelle structure ou à un éventuel «transporteur dominant» et

b) que les transporteurs régionaux et autres filiales liés à cette entité soient soumis à la partie IV (Communication avec le public et prestation de services), à la partie IX (Commissaire aux langues officielles) et à la partie X (Recours judiciaire) de cette même Loi.

Elle ajoute que la Loi sur les langues officielles s'applique à la nouvelle société:

Sans restreindre la généralité de ce qui précède, en ce qui concerne les communications avec le public et la prestation des services, les dispositions des parties IV, IX et X de la Loi sur les langues officielles s'appliquent aux transporteurs régionaux et autres filiales (p. ex., Vacances Air Canada) de la Société de même qu'aux transporteurs conventionnés par elle, là où il existe une demande importante, tant à l'égard de leurs bureaux que sur les trajets.

Je vous rappelle que l'article 25 de la Loi sur les langues officielles porte que les filiales en question doivent se conformer aux dispositions de la loi.

M. Milton: Je me ferai un plaisir de me pencher sur cette question et de faire part de mes commentaires au comité.

Le sénateur Finestone: Cela nous sera utile.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais poser une question supplémentaire à propos de la première partie de la question. Le gouvernement s'est montré prêt à étudier la modification de la règle des 10 p. 100 pour établir la limite à, disons, 49 p. 100 et à convertir les 800 millions de dollars de créances en actions dans Canadien et à tout remettre en vente. Si tel est le cas, seriez-vous intéressé?

M. Milton: C'est une question hypothétique, mais je demeure déterminé à agir dans l'intérêt des actionnaires. Je ne démordrai pas de cette approche.

Le sénateur Forrestall: C'est une réponse possible. Cependant, comme la plupart de vos réponses, elle est conditionnelle. Je n'aime pas assortir mes questions d'un certain nombre de conditions hypothétiques. Au cours des 90 dernières minutes, vous m'avez par ailleurs convaincu de renoncer tout à fait à l'utilisation d'hypothèses. C'est une réponse. Je vous remercie.

Le sénateur LeBreton: Je vais vous poser une question à laquelle vous avez déjà répondu de multiples façons ce matin. Elle porte une fois de plus sur les travailleurs. Elle est peut-être non fondée, mais l'impression qui se dégage est que la fusion fera des employés de Canadien les grands perdants et d'Air Canada le grand gagnant. Les expressions ont été utilisées dans la presse tout au long du week-end. À la télévision, nous avons tous vu les employés d'Air Canada célébrer et ceux de Canadien sembler plutôt préoccupés et troublés par tout ce qui se passe.

Mr. Milton, how does Air Canada plan to dispel this unfortunate view of winners versus losers? That is a big concern to ordinary Canadians who are watching this whole debate.

Mr. Milton: The operational competence of Canadian Airlines and the customer service capabilities of Canadian Airlines are as strong as any that exist. I want to latch on to that. I want to turn those aircraft to points where they can make money and quickly give them the strength and the winning results that we have been able to achieve at Air Canada. I know the potential is inherent in the Canadian Airlines franchise.

It is a fact that Canadian Airlines is losing a tremendous amount of money. When I joined Air Canada in 1992, we were losing \$1 million dollars per day and I knew that we could make that franchise work and we did. In the same way, I know we can reorient Canadian Airlines and make it work in a big way. Let us get on with that quick transition to make Canadian Airlines work well. Let those employees win, because they have demonstrated that they have all the ability in the world.

Senator LeBreton: Are you trying to get Air Canada employees to tone down the rhetoric a bit in terms of dealing with their counterparts in Canadian?

Mr. Milton: In my view, and I must be truthful, I am extremely proud of Air Canada's people. Throughout this entire process, I repeatedly left voice mail messages for employees asking them to please hold back, to let the process run and let us deal with it. They listened and they did marvellously. Last week when that activity erupted, it was not me who asked them to state their thoughts. They just felt that it was time for them to speak out. I am proud of them for the way they handled themselves, for what they said and for the way they behaved.

Last Friday evening, the anti-Onex pins started coming off their uniforms. That is because Air Canada people are professionals. War was waged on Air Canada. It was a hostile attempt, contrary to the law of this country, to steal that company for \$8.25 per share. Five thousand people were to be laid off, the bulk of them from Air Canada. They had every reason to be concerned. They behaved admirably.

We are extending our hand to Canadian Airlines to get them on a winning track very quickly. We can do that and we will do that together.

Senator LeBreton: Referring to the proposed new low-cost air carrier, why was Hamilton chosen as its base?

Mr. Milton: Hamilton has a very large catchment area around Toronto. There is significant congestion in Toronto. I am sure many of you have flown in and out of Toronto on flights that have been delayed for all sorts of reasons, often related to congestion. There is less congestion at Hamilton. It is a low-cost environment, which is obviously conducive to low-fare operations. It benefits from the significant market size of Toronto. It fits all the

Monsieur Milton, comment Air Canada se propose-t-elle de dissiper l'impression malheureuse qui oppose les gagnants aux perdants? Cette question préoccupe au plus haut point les Canadiens ordinaires témoins de tout ce débat.

M. Milton: Sur le plan de l'exploitation et du service à la clientèle, Canadien compte parmi les meilleurs. Je veux tabler sur cette réalité. Je veux diriger les avions de la société vers des destinations rentables et lui permettre d'acquérir la force et d'obtenir les résultats gagnants que nous avons été en mesure de générer à Air Canada. Je suis conscient du potentiel inhérent à la franchise de Canadien.

Il est vrai que Canadien perd des sommes colossales. Lorsque j'ai joint les rangs d'Air Canada en 1992, nous perdions 1 million de dollars par jour, et je savais que nous pouvions remettre la franchise sur pied, et nous l'avons fait. Et de la même façon, je sais que nous pouvons réorienter Canadien et en faire une grande réussite. Entreprenons sans plus tarder la transition rapide qui débouchera sur le rétablissement de Canadien. Laissons les employés gagner parce qu'ils ont montré qu'ils possèdent toutes les compétences du monde.

Le sénateur LeBreton: Cherchez-vous à obtenir que les employés d'Air Canada baissent un peu le ton vis-à-vis de leurs homologues de Canadien?

M. Milton: En ce qui me concerne — et je dois jouer franc-jeu, je suis extrêmement fier des gens d'Air Canada. Tout au long du processus, j'ai à de nombreuses reprises laissé des messages vocaux aux employés pour leur demander de faire preuve de retenue, de laisser les choses suivre leur cours et de nous permettre de faire notre travail. Ils ont écouté et se sont merveilleusement comportés. Lorsque, la semaine dernière, les choses se sont précipitées, ce n'est pas moi qui leur ai demandé de s'exprimer. Ils ont simplement senti que le moment était venu pour eux de prendre la parole. Je suis fier d'eux, de ce qu'ils ont dit et de la façon dont ils se sont comportés.

Vendredi soir dernier, les épinglettes anti-Onex ont commencé à disparaître des uniformes. Le phénomène s'explique par le fait que les gens d'Air Canada sont des professionnels. On a déclaré la guerre à Air Canada. Il s'agissait d'une tentative hostile, contraire aux lois du pays, de voler la compagnie pour 8,25 \$ l'action. Cinq mille personnes devaient être mises à pied, la plupart à Air Canada. Les employés avaient tout lieu d'être inquiets. Ils se sont comportés de façon admirable.

Nous tendons la main à la société Canadien pour l'aider à se remettre en selle le plus rapidement possible. Nous pouvons le faire, et nous allons le faire ensemble.

Le sénateur LeBreton: J'aimerais revenir sur le nouveau transporteur aérien à faible prix proposé. Pourquoi a-t-on choisi de l'établir à Hamilton?

M. Milton: Hamilton dispose d'une très vaste aire de chalandise autour de Toronto. À Toronto, on observe une congestion marquée. Je suis certain que bon nombre d'entre vous avez pris des vols à destination ou au départ de Toronto qui ont été retardés pour toutes sortes de motifs, souvent liés à la congestion. À Hamilton, la congestion est moindre. Il s'agit d'un milieu à faible coût, ce qui, de toute évidence, est propice à des

parameters of precisely the type of airport and catchment area needed for this kind of airline.

Senator LeBreton: What does the start-up of a new airline do to your other regional airlines within the Air Canada or Canadian family or even WestJet? I am not an economist or a lawyer. We have been shown how airfares have risen. I do not understand how Air Canada can compete with itself through this new airline. Do you see this new company as a WestJet for the East?

I just do not understand. Yesterday, the Canadian Auto Workers gave a statistic that domestic airfares, including discounts, are up 22 per cent since 1990 versus an increase of 16 per cent in the CPI. The total cost has increased 76 per cent since 1992. I do not understand how Air Canada and a new, low-cost carrier will affect the other regional airlines. How can the consumer benefit when you are basically competing with yourself?

Mr. Milton: The consumer benefits from extremely low fares. These fares are so low that people who would have driven cars or taken the bus will now take the airplane. Airlines like WestJet are the examples. Such airlines have been started up in a lot of markets in Europe and in the United States. United Airlines has United Shuttle. Delta has Delta Express. U.S. Air has MetroJet. All those are unionized operations that operate on a different basis — high productivity in terms of aircraft utilization and aircraft seating density.

It is a different product. You do not look for food service. The seats are tighter and there is probably no first class. It is a different market segment. It is a market segment that provides very low fares. There will not be 28 flights per day from Toronto to Montreal. There may be one or two flights per day from Hamilton to somewhere in the Montreal vicinity. A very different type of consumer will be using it and the price will be very low.

This does not mean Air Canada is competing with itself. All the airlines I mentioned — United, Delta and U.S. Air — also have thriving regional carrier networks. This is a whole new segment that has been introduced and developed very successfully by many key airlines. The biggest and most successful of them all, Southwest Airlines, is also a highly unionized operation.

This idea is about making things happen. There is less constriction and fewer cost constraints at the airport. There are more seats in the airplane and the service is low frequency. It does all fit together. What we are talking about doing is not unique. It is being done by leading world airlines all over the place.

activités à bas prix. L'aéroport est avantagé par l'importance de la taille du marché de Toronto. Il possède l'aire de chalandise et les caractéristiques nécessaires à ce genre de compagnie aérienne.

Le sénateur LeBreton: Quelles répercussions aura la création d'une nouvelle compagnie aérienne sur vos autres compagnies aériennes régionales de la famille d'Air Canada ou de Canadien ou même sur WestJet? Je ne suis ni économiste ni avocate. On nous a montré que les tarifs ont augmenté. Je n'arrive pas à comprendre comment la société Air Canada pourra se concurrencer elle-même par l'entremise de cette nouvelle compagnie aérienne. Voyez-vous dans cette nouvelle compagnie l'équivalent de WestJet pour l'Est?

Je ne comprends tout simplement pas. Hier, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile nous ont présenté une statistique selon laquelle les tarifs aériens, même si on tient compte des rabais, ont augmenté de 22 p. 100 depuis 1990, par rapport à une augmentation de l'IPC de 16 p. 100. Le coût total a augmenté de 76 p. 100 depuis 1992. Je ne comprends pas l'influence qu'Air Canada et un nouveau transporteur à bas prix auront sur les autres transporteurs régionaux. Les consommateurs seront-ils avantagés si, pour l'essentiel, vous vous faites concurrence à vous-même?

M. Milton: Les consommateurs s sont avantagés par des tarifs extrêmement bas. Ces tarifs sont si bas que des personnes qui auraient pris leur voiture ou l'autobus choisiront de prendre l'avion. Des compagnies aériennes comme WestJet nous servent d'exemples. De telles compagnies ont vu le jour dans de nombreux marchés en Europe et aux États-Unis. United Airlines possède United Shuttle. Delta possède Delta Express. U.S. Air possède MetroJet. Il s'agit dans tous les cas d'entreprises syndiquées qui fonctionnent suivant un régime différent — elles affichent un taux de productivité élevé du point de vue de l'utilisation des aéronefs et de l'occupation des sièges.

Il s'agit d'un produit différent. On ne parle pas d'un service de repas. Les sièges sont plus étroits, et il n'y a probablement pas de première classe. Il s'agit d'un segment de marché différent. C'est un segment de marché qui assure de très bas tarifs. Il n'y aura pas 28 vols par jour entre Toronto et Montréal. Il y aura peut-être un ou deux vols par jour de Hamilton vers une destination à proximité de Montréal. La clientèle sera tout à fait différente, et les prix seront très bas.

Il ne faut pas en conclure qu'Air Canada se concurrencera elle-même. Toutes les compagnies aériennes que j'ai évoquées — United, Delta et U.S. Air — possèdent des réseaux de transporteurs régionaux prospères. Il s'agit d'un tout nouveau segment introduit et conçu avec beaucoup de succès par bon nombre de grandes compagnies aériennes. La plus importante et la plus efficace d'entre elles, Southwest Airlines, constitue également une entreprise fortement syndiquée.

Le but visé, c'est de faire bouger les choses. À l'aéroport, il y a moins de constriction, et les contraintes liées au coût sont moins nombreuses. Il y a davantage de sièges à bord des avions, et le nombre de vols est réduit. Tout s'emboîte parfaitement. Ce que nous proposons n'est pas unique. Les grandes compagnies

Senator LeBreton: Are you talking about a different customer base then? You are not talking about taking customers away from Air Canada.

Mr. Milton: These are customers who come out of their cars or buses. If you ask people in Western Canada about WestJet or if you look at examples in the U.S. or Europe, where there has been a proliferation of these carriers, guys like Easy Jet and Ryan Air, you will find a whole new level of travel by people who were not previously travelling on aircraft. We are creating this element of competition in Eastern Canada. That is the way we see it.

Senator LeBreton: You see it as operating just in Eastern Canada? You do not see this new airline crossing over to compete with WestJet?

Mr. Milton: I am open to where it goes, but currently there are so many opportunities east of Thunder Bay that expansion will take quite a while. We have been talking about doing this for a couple of years. We have been successful at growing Air Canada with our existing fleet but we have not been in a position to do this.

Last year we had a pilot's strike which set us way back. We took a bunch of aircraft and parked them in the desert. We had the potential, if we worked things out with our pilots, to create a low-cost airline. Our dialogue with our pilots is improving dramatically. There are many opportunities there. With the potential acquisition of Canadian Airlines, instead of parking the surplus equipment and laying people off, we will put them to work at the new airline. As we have said here, though, no one will be forced to go to the new airline. However, I predict that with the formulas that will come up on compensation and the new carrier — and those formulas often involve profit sharing — many people will want to go to work for this new airline.

Senator Fairbairn: I wish to make a comment before I ask my questions. You commented about your workers, your employees, at Air Canada. I certainly commend your support for them, your appreciation of them and your commitment to fight for them in what has been a very unsettling and difficult-to-understand series of events in the last several weeks. I do not believe you would wish to leave the impression that Canadian Airlines and your counterpart Mr. Benson have any less commitment to the worth of their employees than you have to the worth of yours. I think that inference could have been taken from some of your earlier comments, leaving American Airlines aside. One reason for being where we are at the moment is that, over the many months of concern about the viability of Canadian Airlines, there has been an effort on the part of Canadian Airlines' management to get a different situation here in Canada, with the interests and concerns of those employees in mind.

aériennes des quatre coins du monde font exactement la même chose.

Le sénateur LeBreton: Dans ce cas, a-t-on affaire à une clientèle différente? Vous n'entendez pas enlever des clients à Air Canada.

M. Milton: Certains renonceront à utiliser leur voiture ou l'autobus. Si vous interrogez des personnes de l'Ouest canadien à propos de WestJet ou que vous analysiez des exemples aux États-Unis et en Europe, où il y a eu prolifération des transporteurs de ce genre, par exemple Easy Jet et Ryan Air, vous constaterez l'éclosion d'une toute nouvelle clientèle composée de personnes qui, auparavant, ne prenaient pas l'avion. Nous allons créer un tel élément de concurrence dans l'Est du Canada. C'est notre vision des choses.

Le sénateur LeBreton: Vous entendez vous cantonner dans l'Est du Canada? Vous n'entendez pas faire en sorte que cette nouvelle compagnie aérienne traverse le continent pour aller faire concurrence à WestJet?

M. Milton: Je demeure ouvert sur ce point, mais, à l'heure actuelle, les possibilités sont si nombreuses à l'est de Thunder Bay que l'expansion prendra un certain temps. Nous parlons de ce projet depuis deux ou trois années. Nous sommes parvenus à assurer la croissance d'Air Canada avec le parc aérien existant, et nous n'avons pas été en mesure de donner suite à ce projet.

Nous avons subi un recul important à la suite de la grève des pilotes de l'année dernière. Nous avons dû parquer de nombreux aéronefs dans le désert. À condition de parvenir à une entente avec nos pilotes, nous avons la possibilité de créer une compagnie aérienne à bas prix. Le dialogue avec nos pilotes s'améliore radicalement. Les possibilités sont nombreuses. Avec l'acquisition éventuelle de Canadien, nous pourrions, au lieu de parquer l'équipement excédentaire et de mettre des personnes à pied, utiliser les ressources aux fins de la nouvelle compagnie aérienne. Comme je l'ai indiqué ici, cependant, nul ne sera contraint de s'associer à la nouvelle compagnie. À la lumière des formules de rémunération que nous mettrons au point pour le nouveau transporteur — et ces formules supposent souvent le partage des profits —, je prédis cependant que nombreux sont ceux qui se montreront intéressés.

Le sénateur Fairbairn: Avant de poser mes questions, j'aimerais faire un commentaire. Vous avez parlé de vos travailleurs, de vos employés, à Air Canada. Je vous félicite du soutien que vous leur accordez, de l'appréciation que vous avez d'eux et de votre engagement à vous battre pour eux, dans le cadre de ce qui, au cours des dernières semaines, a constitué une série d'événements très perturbants et très difficiles à comprendre. Je ne crois pas que vous vouliez donner l'impression que Canadien et votre homologue, M. Benson, sont moins convaincus de la valeur de leurs employés que vous l'êtes de celle des vôtres. Je pense qu'on pourrait en venir à cette conclusion à la lumière de certains de vos commentaires antérieurs, même si on fait exception d'American Airlines. L'une des raisons qui font que nous sommes ici aujourd'hui est que la direction de Canadien, dans le cadre du débat portant sur sa viabilité qui dure depuis des mois, a déployé des efforts pour corriger la situation ici, au

Mr. Milton: I would not want that impression left about Mr. Benson and his relationship with his employees. I have tried to offer the willingness on our part to take the hand-off and protect the interests of those employees.

Senator Fairbairn: I understand that. I just drew an inference from remarks made earlier. I was sure that you were not implying something that you would want to have on the record.

Mr. Milton: Thank you.

Senator Fairbairn: Going back to questions that Senator Poulin was asking, much of the discussion in this debate has been on national routes, on international routes and on the areas of high passenger density, et cetera. I come from Lethbridge, Alberta, which is a small city in Canadian terms, although not so small in Albertan terms. We are dependent on the ability to transport ourselves, either within the province or across the country, through regional airlines. Both Air Canada and Canadian Airlines fly into that centre. There is enormous anxiety in this region of Canada that has so many miles to travel, so few people and so many small communities and small centres. There is anxiety about this whole debate and where they end up.

I took from the answer to Senator Poulin's questions that although service might be somewhat reduced in smaller communities, it would nonetheless continue. I do not believe you have put a guarantee on anything, but that would be your intention.

It is not just passengers that are important in the regional considerations; it is the airports themselves. These small communities own their airports, with small tax bases in the case of my area. Certainly a small city is involved, but it has largely been an amalgamation of small towns that have come together to save this airport. I am sure it is the same in many parts of the country. They are hanging in there by their fingernails in order to maintain those airports. Disruption in service and loss of flights concerns not only passengers but the very future of those airports.

The earlier offer that is no longer on the table did contain a commitment to work with those airports directly and with communities and the government to ensure that in all of the shifting that goes on and in the solution to this situation we will not find parts of our country disenfranchised from transportation where no other transportation is available. Consider Fort McMurray, for example, where there are no roads. It is critical in the development of your plan.

These are not just names on a map; they are people. For their economic and personal lives they need these links, and we are anxious. We talked with the Competition Bureau and Mr. von Finckenstein about this. In the beginning, as you wait for competition to come in, any gap could be absolutely devastating

Canada, compte tenu des intérêts et des préoccupations des employés.

M. Milton: Ce n'est certes pas l'impression que je voudrais laisser à propos de M. Benson et de sa relation avec ses employés. J'ai simplement tenté de témoigner de notre volonté d'effectuer le transfert et de protéger l'intérêt des employés.

Le sénateur Fairbairn: Je comprends. Il s'agit simplement d'une impression que j'ai retenue de propos que vous avez tenus antérieurement. Je suis certaine que ce n'est pas l'impression que vous vouliez faire consigner dans le compte rendu.

M. Milton: Merci.

Le sénateur Fairbairn: Je reviens aux questions posées par le sénateur Poulin. Dans le cadre du débat actuel, une bonne partie de la discussion a porté sur les routes nationales, les routes internationales et les secteurs à forte densité de voyageurs, et cetera. Je viens de Lethbridge, en Alberta, qui est une petite collectivité du point de vue du Canada, mais pas si petite du point de vue de l'Alberta. Nous dépendons de notre capacité de nous déplacer, à l'intérieur de la province ou du pays, par l'entremise des compagnies aériennes régionales. Air Canada et Canadien desservent toutes deux ce centre. Dans cette région du Canada, où les distances sont grandes, la population clairsemée et les petites collectivités et les petits centres, abondants, l'inquiétude est vive. Le débat et la situation dans laquelle ils se retrouveront suscitent de l'inquiétude chez les résidents.

Si j'ai bien compris les réponses que vous avez fournies aux questions du sénateur Poulin, le service offert dans les petites collectivités, même s'il risque d'être réduit, sera néanmoins maintenu. Je ne crois pas que vous ayez rien garanti, mais telle est votre intention.

Dans les considérations régionales, il n'y a pas que les passagers qui comptent. On doit aussi tenir compte des aéroports eux-mêmes. Ces petites collectivités possèdent leurs propres aéroports, et l'assiette fiscale est limitée, du moins en ce qui concerne ma collectivité. Il est certain qu'une petite ville est concernée, et on a généralement affaire à un regroupement de petites villes qui se sont unies pour sauver l'aéroport. Je suis certaine qu'il en va de même dans de nombreuses régions du pays. La survie de ces aéroports ne tient qu'à un cheveu. Le bouleversement du service et la disparition de vols ont des répercussions non seulement sur les passagers, mais aussi sur l'avenir même de ces aéroports.

Dans l'offre antérieure, qui n'est plus sur la table, les parties s'engageaient à collaborer directement avec ces aéroports, les collectivités et le gouvernement pour éviter que tout le brouhaha et la solution au problème n'aient pour effet de priver des régions de notre pays de transport, là où il n'y pas de solution de rechange. Songez par exemple à Fort McMurray, où il n'y a pas de routes. Ces considérations jouent un rôle critique dans notre plan.

Ce ne sont pas que des noms sur une carte; ce sont des personnes. Leur vie économique et personnelle dépend de ces liens, et nous sommes inquiets. Nous en avons parlé avec le Bureau de la concurrence et M. von Finckenstein. Au départ, pendant qu'on attend que la concurrence s'installe, tout hiatus

for the airports themselves and the communities that they have served.

Mr. Milton: From the standpoint of commitment to communities, I will commit before you that there will be no cessation of service to any community currently served. In terms of your question on our willingness to participate with the local communities, we should and will do that. As I said earlier, there could be some modification of how the markets are served. Markets that have eight flights a day might end up with six, but those six will be spread out during the course of the day more evenly than they probably are currently with the two airlines operating the way they are. I am committing before you that every community that has service today will continue to have service without interruption under the plan that we have.

Senator Fairbairn: You welcome competition from airlines like WestJet.

Mr. Milton: Absolutely. They keep us on our toes.

Senator Fairbairn: I was watching you on television last night. Some have talked about a smoke screen or whatever, but I think it is downright difficult for ordinary Canadians to understand what is going on here. I really do. You have been forthcoming in what you have said today about your desire to take over Canadian and your desire to have it in a rejuvenated position and to be a valued part of a larger solution. With American Airlines last night, you indicated quite categorically that if you are looking at \$1 billion of penalties, you are not going there. Am I correct that that is not on, as far as you are concerned?

Mr. Milton: We cannot afford that. I do not think we could justify it. Given where Canadian Airlines is at present, and given where their market capitalization is, it does not make any sense. It is not reasonable. We are willing to be reasonable in negotiations with American and Canadian. I would be happy if Canadian said, "We will get on with what is right for Canadian Airlines and its employees, and who cares about American Airlines. We are ready to go."

I should like to think that if you checked with people who have been at Air Canada over seven years, they would confirm that I mean what I say. I am being sincere. I will do my best to get on with this and to protect the interests of those people, but if I cannot get there I cannot be successful. That is really where I am right now, and I do not have clarity as to precisely how this will unfold.

I agree this must be confusing for Canadians watching, because it is not clear to us. We intend to challenge, among other things, what precisely is the relationship between American Airlines and Canadian Airlines. Many of the things they claim they can do have not, to our knowledge, been filed with the regulators.

pourrait avoir des effets absolument dévastateurs sur les aéroports eux-mêmes et les collectivités qu'ils desservent.

M. Milton: En ce qui concerne les petites collectivités, je m'engage à ce qu'aucune collectivité actuellement desservie ne cesse de l'être. Pour ce qui est de notre volonté de participer avec les collectivités locales, nous devrions le faire et nous le ferons. Comme je l'ai indiqué plus tôt, on pourra apporter certaines modifications au service. Il est possible que des marchés dans lesquels on propose actuellement huit vols par jour se retrouvent avec six vols, mais ces derniers seront répartis tout au long de la journée, probablement de façon plus égale qu'ils ne le sont aujourd'hui, sous le régime des deux compagnies aériennes. Je prends devant vous l'engagement suivant: en vertu de notre plan, les collectivités aujourd'hui desservies continueront de recevoir des services, sans interruption.

Le sénateur Fairbairn: Vous accueillez volontiers la concurrence de compagnies aériennes comme WestJet.

M. Milton: Certainement. Elles nous obligent à être sans cesse sur nos gardes.

Le sénateur Fairbairn: Je vous ai vu à la télévision, hier soir. Certains ont parlé d'écran de fumée ou de je ne sais trop quoi, mais je pense qu'il est tout simplement difficile pour les Canadiens ordinaires de comprendre ce qui se passe. J'en suis convaincue. Aujourd'hui, vous avez affirmé sans ambages votre volonté de prendre le contrôle de Canadien et de revitaliser la compagnie pour en faire un élément précieux d'une solution plus large. En ce qui concerne American Airlines, vous avez, hier soir, affirmé de façon relativement catégorique que vous n'alliez pas aller de l'avant si vous vous exposiez à des pénalités de l'ordre de 1 milliard de dollars. Ai-je raison de penser que, de votre point de vue, l'affaire ne pourra pas se conclure?

M. Milton: Nous n'en avons pas les moyens. Je ne pense pas que je pourrais justifier une telle opération. Étant donné la situation dans laquelle se trouve Canadien et sa valeur boursière, c'est insensé. Ce n'est pas raisonnable. Nous sommes disposés à nous montrer raisonnables dans nos négociations avec American Airlines et Canadien. Je serais heureux si Canadien disait: «Nous allons faire ce qui est juste pour Canadien et ses employés, et tant pis pour American Airlines. Nous sommes prêts à aller de l'avant.»

Si vous vérifiez auprès des personnes qui ont été à Air Canada au cours des sept dernières années, je me plais à penser qu'elles confirmeraient que je suis convaincu de ce que j'affirme. Je suis sincère. Je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour aller de l'avant et protéger les intérêts des personnes concernées, mais si je n'y arrive pas, je n'aurai rien accompli. Voilà où j'en suis aujourd'hui, et je n'ai pas d'idée précise de la tournure que prendront les événements.

J'admets que la situation est déroutante pour les Canadiens qui assistent au débat parce qu'elle n'est pas claire pour nous. Entre autres choses, nous entendons faire préciser la relation entre American Airlines et Canadien. Ces sociétés affirment pouvoir faire et ne pas faire bon nombre de choses qui, à notre connaissance, n'ont jamais été soumises aux organismes de réglementation.

I must admit that on Friday evening I was fascinated by American's reaction to the announcement of Onex pulling their bid. American's reaction to my saying that we now intend to proceed with purchasing Canadian Airlines was, "Canadian Airlines is not for sale." How can they say that if they do not own it? They own part of it, but they say they do not control it; however, now they are saying that Canadian is not for sale. This is problematic; this is what we are trying to sort out.

It will take a bit of time but, given what is happening at Canadian, I hope not much time. I wish to be crystal clear: If American were out of the picture, without their penalties, I would buy Canadian Airlines today if their shareholders agreed. We would write the cheque and we would protect those people today.

Senator Forrestall: For how much? Give us a figure.

Mr. Milton: More than what it is trading at today, and I do not know what it is trading at today.

Senator Fairbairn: If that is the case, is it logical to assume that under those circumstances you would assume the debt?

Mr. Milton: No. We will need to work with creditors. The piece to me is protect the employees and make the franchise happen. Many of those creditors, as I said earlier, are our creditors. I believe we have the basis upon which to deal with them reasonably in a way that is acceptable and beneficial to both. However, the creditors have been charging Canadian very high interest rates, often twice what Air Canada has been paying in interest rates in the last couple of years. They charge those rates because they feel that there are additional risks. If they want that additional reward they know there is risk, and now the risk has come home to roost. We believe it is only fair that we deal with the creditors; however, we will take care of the employees and make that franchise work if we get the chance.

Senator Fairbairn: I asked the question about the creditors because if it turns out that that is a real negative then that is when you start seeing the physical effects — that is, the aircraft itself disappearing from the tarmac.

Finally, there is a fear — and I will use that word today because you are here and this is part of the hearings — that the end result will be that with all of these conditions what we will see is the bankruptcy of Canadian Airlines. Probably for everyone concerned, that is the most undesirable conclusion of all in this whole business because then no one wins, certainly not the employees. You know that fear, that possibility is out there. May I

Je dois avouer que, vendredi soir, j'ai été fasciné de voir la réaction d'American Airlines à l'annonce par Onex du retrait de son offre. J'ai déclaré que nous avions l'intention de procéder à l'acquisition de Canadien, mais la réaction d'American Airlines a été de dire: «Canadien n'est pas à vendre.» Comment cette société peut-elle faire une telle déclaration si elle n'est pas propriétaire? Elle possède une partie de Canadien, mais elle dit ne pas exercer de contrôle sur la compagnie. Cependant, elle déclare maintenant que Canadien n'est pas à vendre. C'est un problème. Voilà ce que nous devons chercher à démêler.

Il faudra un certain temps pour le faire, mais au vu de ce qui se passe à Canadien, j'espère que le délai ne sera pas trop long. Je tiens à dissiper tous les doutes. Si American Airlines n'était pas dans le décor et qu'il n'était pas question de pénalités, je ferais aujourd'hui l'achat de Canadien, pour peu que les actionnaires soient d'accord. Aujourd'hui même, nous libellerions le chèque et nous protégerions les intéressés.

Le sénateur Forrestall: Pour combien? Donnez-nous un chiffre.

M. Milton: Pour plus que la valeur à laquelle les actions se transigent aujourd'hui, et je ne sais pas à combien elles se montent.

Le sénateur Fairbairn: Si tel est le cas, n'est-il pas logique de tenir pour acquis que, dans ces circonstances, vous prendriez la dette à votre charge?

M. Milton: Non. Nous devons travailler avec les créanciers. Pour moi, l'essentiel consiste à protéger les employés et à donner naissance à la franchise. Bon nombre de ces créanciers, ainsi que je l'ai indiqué, sont aussi les nôtres. Je pense que nous avons des assises qui nous permettront de discuter avec eux de façon raisonnable, sur la foi de conditions acceptables et avantageuses pour les deux parties. Au cours des deux ou trois dernières années, les créanciers ont cependant imputé à Canadien des taux d'intérêt très élevés, souvent deux fois plus élevés que ceux que payait Air Canada. S'ils imposent de tels taux, c'est qu'ils estiment courir des risques additionnels. S'ils tiennent à cette gratification additionnelle, c'est parce qu'ils sont conscients des risques, et ce qui risquait d'arriver est justement arrivé. Nous pensons qu'il n'est que justice de discuter avec les créanciers; cependant, nous allons nous occuper des employés et assurer le fonctionnement de la franchise, pour peu qu'on nous en donne l'occasion.

Le sénateur Fairbairn: Si j'ai posé la question à propos des créanciers, c'est parce que la situation risque vraiment de tourner au vinaigre, et c'est alors qu'on commencera à percevoir les effets concrets — c'est-à-dire la disparition des aéronefs de l'aire de trafic.

Enfin, il y a la crainte — et je vais utiliser ce mot aujourd'hui parce que vous êtes ici et que cela fait partie des audiences — que le résultat final soit, au vu de toutes les conditions qui se font jour, la faillite de Canadien. Pour l'ensemble des intéressés, il s'agit probablement de la conclusion la moins souhaitable du dossier dans la mesure où elle ne ferait pas de gagnants, notamment pas chez les employés. Vous savez que cette crainte et cette possibilité

take from your statements today about making Canadian win that you are in no way even considering that option?

Mr. Milton: That is not where we are heading. I have tried to be as clear as I can. I know there is tremendous history here, but as I see it, the obstacle is American Airlines. The bankruptcy of Canadian Airlines is absolutely not a necessary outcome. As convincingly as I can look you in the eye, I tell you that we wish to make it work and we wish to protect those people as quickly as we can.

Senator Adams: The only way I can travel to Ottawa from the North is by aircraft. We do not have a highway, but even if we did it would take perhaps six weeks to get here by car.

Canadian Airlines appeared last week before this committee. We are concerned in the North, where Canadian operates, that there may be a different structure and different shareholders. I know that people have bought shares in Canadian Airlines and they are in direct competition with First Air through Air Canada.

If Canadian Airlines goes bankrupt, that is, if the deal does not go through with Air Canada and American Airlines, what will happen to Canadian North Airlines?

Mr. Milton: To be honest, I am not 100 per cent up to speed on the ownership structure of Canadian North. I believe they spun it off approximately a year ago. However, we are aligned with First Air, which does tremendously in association with us. Between First Air and Canadian North, in an Air Canada outcome, I commit that you will have every bit of service that you have today in terms of access to communities, and it will be the good, attractive, competitive service as you know it today.

Not knowing the exact ownership composition of Canadian North or what that relationship is right now, it is difficult for me to comment on that but I will commit to the levels of service.

Senator Adams: In the meantime, if Canadian Airlines goes bankrupt and if Canadian North continues, would there be competition with First Air and Air Canada? How would the system work?

Mr. Milton: If it is, in fact, independently owned — and, again, I am not positive of that — it would be an independent carrier at that stage and First Air would be aligned with us. In that kind of situation I am willing to look at precisely what is involved, what the ownership structures are and how they are aligned, and how we make a sensible outcome going forward to ensure the service is there.

Senator Adams: My concern is that if something happens that way with First Air and if Canadian North is merged with Air Canada, there will be no competition in the North. The fares are

existent bel et bien. Dois-je comprendre de ce que vous nous dites aujourd'hui à propos de Canadien qu'il s'agit d'une option que vous n'envisagez même pas?

M. Milton: Ce n'est pas la solution vers laquelle nous nous dirigeons. J'ai tenté d'être aussi clair que possible. Je sais qu'on a ici affaire à toute une histoire, mais, selon ma vision des choses, c'est American Airlines qui fait obstacle. La faillite de Canadien n'est absolument pas un résultat nécessaire. Avec tout le pouvoir de persuasion dont je suis capable, je tiens à vous dire que nous entendons faire en sorte que le dossier débloque et protéger les intéressés le plus rapidement possible.

Le sénateur Adams: Il n'y a que par avion que je puisse me déplacer entre Ottawa et le Nord. Il n'y a pas de route, mais, même s'il y en avait, il faudrait peut-être six semaines pour venir jusqu'ici en voiture.

La semaine dernière, Canadien a comparu devant le comité. Dans le grand Nord, où Canadien exerce ses activités, nous craignons l'avènement d'une structure différente et d'actionnaires différents. Je sais que certaines personnes ont acheté des actions de Canadien et que la société fait directement concurrence à First Air par l'entremise d'Air Canada.

Si Canadien fait faillite, si, en d'autres termes, aucune entente ne peut être conclue avec Air Canada et American Airlines, qu'advient-il de Canadian North Airlines?

M. Milton: Pour être tout à fait franc, je ne suis pas parfaitement au courant de la structure du capital social de Canadian North. Je crois qu'il y a eu scission avec échange d'actions il y a environ un an. Cependant, nous sommes associés à First Air, qui, en collaboration avec nous, fait un travail remarquable. Entre First Air et Canadian North, à supposer que l'offre d'Air Canada soit retenue, je suis d'avis que vous aurez droit au même service qu'aujourd'hui, du point de vue de l'accès aux collectivités, et ce sera le même service de qualité, attrayant et concurrentiel qu'aujourd'hui.

Comme je ne suis pas au fait de la structure exacte du capital social de Canadian North et de la nature du lien qui existe actuellement avec Canadien, il est difficile pour moi de faire des commentaires à ce sujet, mais je m'engage à maintenir les niveaux de service.

Le sénateur Adams: Si, entre-temps, Canadien fait faillite et que Canadian North poursuit ses activités, y aura-t-il concurrence avec First Air et Air Canada? Comment le tout fonctionnerait-il?

M. Milton: S'il s'agit, en fait, d'une société indépendante — et, une fois de plus, je n'en suis pas absolument certain —, on aurait alors affaire à un transporteur indépendant, et First Air demeurerait associée à nous. Si tel est le cas, je suis disposé à examiner avec précision les tenants et aboutissants, la structure du capital social, les liens qu'entretient la compagnie et les moyens que nous pouvons prendre pour assurer un résultat acceptable et le maintien du service.

Le sénateur Adams: Ce que je crains, c'est que, à supposer que l'avenir de First Air s'oriente dans cette voie et que Canadian North soit fusionnée avec Air Canada, il n'y aura plus de

high enough now, but at least they could have competition with rates and there could be other small airlines, such as Calm Air and Skyward and Keewatin Air. People have a connection to Canadian Airlines and some of them have a connection to Air Canada. It is difficult for us if you do not make up your mind about that.

Mr. Milton: In any circumstance, I should look for carriers that are not under the Air Canada umbrella to have full interline access — that is, the ability to issue tickets on each other, check bags on each other and flow passengers on each other. In any circumstance, we would be looking to have full interline rights with these other carriers.

Senator Atkins: I gather we are now operating under a hub and spoke system in this country. I assume that Air Canada likes that system and that it is the one most profitable to them.

Is there any possibility that under your new proposal you would make some changes in the way you would operate under that system? I am thinking that a number of cities are serviced indirectly rather than directly. You can correct me on this, but I understand you cannot fly from central Canada, say, to St. John's, Newfoundland, without going through Halifax. Is there not a possibility that some direct flights to these destinations would be profitable? Can the system be changed in a way that would make it more consumer-friendly? Many people are frustrated by the fact that they cannot get to their destination without going through a hub.

Mr. Milton: That is a good question. Because of the population configuration in Canada, we have less of a hub-and-spoke airline market than you would find in many other countries. Toronto is clearly the principal hub but there are not many big cities to the north of Toronto to build the hub. There are obviously several to the south. We have built up Toronto significantly, and that has made other things possible. As you build the hub and increase the mass and more and more flights come in, you can support more and more flights going out. In the last few years, we have worked on some new hub bypass routes. We have introduced routes such as Toronto-St. John's, and Halifax-Calgary non-stop. As a result, you will definitely see passenger flows that bypass a city like Toronto. I am absolutely confident, without giving you examples, that there will be new routes that can be made to make sense. Montreal to Winnipeg is once a day; otherwise, it flows over Toronto. Ottawa to Winnipeg is twice a day; otherwise, it flows to Toronto. You will see more service on those routes. On routes like Ottawa to Calgary, you will see better distribution of flight times.

concurrence dans le Nord. Les tarifs sont déjà assez élevés, mais il y a au moins une certaine concurrence, et il y a d'autres petites compagnies aériennes, comme Calm Air, Skyward et Keewatin Air. Dans certains cas, on a des liaisons avec Canadien, et dans certains autres, avec Air Canada. En n'arrêtant pas de position dans ce dossier, vous nous rendez la vie difficile.

M. Milton: Quoi qu'il en soit, je m'efforcerais de faire en sorte que les transporteurs qui ne font pas partie de la grande famille d'Air Canada bénéficient d'un accès complet aux correspondances intercompagnies — c'est-à-dire la capacité d'émettre des billets, d'enregistrer des bagages et de transporter des passagers l'un pour l'autre. Quoi qu'il en soit, nous chercherions à établir avec les autres transporteurs des droits complets relatifs aux correspondances intercompagnies.

Le sénateur Atkins: Si je comprends bien, l'industrie aérienne du pays est aujourd'hui organisée en réseau en étoile. Je tiens pour acquis que cette organisation plaît à Air Canada et que c'est elle qui est la plus rentable.

À la lumière de votre nouvelle proposition, est-il possible que vous apportiez certaines modifications à la façon dont vous exercez vos activités en vertu d'une telle organisation? Je songe au fait qu'un certain nombre de villes sont desservies indirectement plutôt que directement. Corrigez-moi si j'ai tort, mais je crois comprendre qu'on ne peut partir du Canada central pour aller, disons, à St. John's, à Terre-Neuve, sans passer par Halifax. Ne peut-on envisager que certains vols directs vers ces destinations puissent se révéler rentables? Pourra-t-on modifier le système de façon à le rendre plus favorable aux consommateurs? Nombreux sont ceux qu'irrite le fait de ne pouvoir se rendre à destination sans passer par une plaque tournante.

M. Milton: C'est une bonne question. En raison de la configuration démographique du Canada, le marché des compagnies aériennes est moins organisé suivant le principe du réseau en étoile que dans bon nombre d'autres pays. De toute évidence, Toronto est la principale plaque tournante, mais, au nord de Toronto, les grandes villes vers lesquelles le réseau peut être étendu ne sont pas bien nombreuses. En revanche, elles le sont au sud. Nous avons considérablement accru la capacité de Toronto, ce qui nous a ouvert de nombreuses autres possibilités. Lorsqu'on accroît la capacité de la plaque tournante et qu'on augmente la masse critique, ce qui permet d'accommoder de plus en plus d'arrivées, on peut également soutenir de plus en plus de départs. Au cours des dernières années, nous avons perfectionné certaines nouvelles routes qui contournent les plaques tournantes. Nous avons introduit de nouvelles routes sans escale, par exemple Toronto-St. John's et Halifax-Calgary. Ainsi, on assistera sans contredit à une augmentation du nombre de passagers qui contourneront des villes comme Toronto. Sans vous donner d'exemples précis, je suis tout à fait convaincu qu'on pourra introduire de nouvelles routes rentables. Il n'y a qu'un vol quotidien entre Montréal et Winnipeg; dans tous les autres cas, on doit passer par Toronto. Il n'y a que deux vols quotidiens entre Ottawa et Winnipeg; dans tous les autres cas, on doit passer par Toronto. Sur ces routes, on accroîtra le service. Sur des routes comme Ottawa-Calgary, on assistera à une meilleure répartition des heures de vol.

Yes, in my estimation, as a result of this you will indeed see reflowing of traffic onto routes that are not currently served non-stop.

Senator Atkins: Is there a policy about having direct routes from capital to capital?

Mr. Milton: There is no such policy. Our network decisions are based on market size or market potential.

Senator Christensen: I have one question for you. First, though, I wish to reiterate what some of my colleagues have said about the importance of the smaller communities, particularly in the North and other parts of Canada, and the assurance that is needed for the public that those small communities will continue to enjoy the services that they have enjoyed to the present time.

In the area I come from, the Yukon, Canadian Airlines has been the major carrier since the beginning, because it started in the North. Although there have been attempts at competition, they have not been successful because the region cannot support more than one carrier on a 12-month basis. We have high passenger loads in the summer, and very often other airlines will come in and cream off that business and leave Canadian to take the lower-passenger winter months.

What is Air Canada's position on the entitlement of air mile points if there is a merger?

Mr. Milton: Clearly, in an acquisition of Canadian Airlines, all the points that are in Canadian Plus will remain valid and alive, and we will absolutely continue frequent flyer mileage programs because, on a global basis, it is a competitive necessity.

Senator Christensen: Thank you. That is an area of great public concern.

Senator Forrestall: I have a question by way of supplementary to Senator Atkins' questions. Incidentally, when you speak of Eastern Canada, do not speak loosely. This is Central Canada. Eastern Canada is way out there in Nova Scotia, Prince Edward Island, Newfoundland and New Brunswick. We do not like this confusion about how you describe Eastern Canada.

Is there any danger that flights emanating from Halifax will terminate in Hamilton as opposed to at Pearson?

Mr. Milton: That is a completely distinct proposition. Again, based on the previous question, you will see enhancements in service in many markets not currently served. A possible example out of Halifax, with a combination of activity, would be Chicago or Winnipeg, bypassing the hub in Toronto. Those markets are not currently served non-stop.

Senator Forrestall: I agree. You did not say so but I gather that you are saying no, it will not happen.

À la suite de la réorganisation, je pense qu'on assistera effectivement à un redéploiement des passagers vers des routes qui ne sont actuellement pas offertes sans escale.

Le sénateur Atkins: Existe-t-il une politique concernant les routes directes entre capitales?

M. Milton: Non. En ce qui concerne les réseaux, les décisions sont fondées sur la taille ou le potentiel des marchés.

Le sénateur Christensen: J'aimerais vous poser une question. D'abord, cependant, je tiens à réitérer certains propos tenus par mes collègues relativement à l'importance des petites collectivités, particulièrement dans le Nord et d'autres régions du Canada, et à l'assurance que doit avoir le public que ces petites collectivités continueront de bénéficier des services qui leur ont été offerts jusqu'à présent.

Dans la région d'où je viens, c'est-à-dire le Yukon, Canadien est depuis le début le transporteur principal. En effet, c'est dans le Nord que la compagnie a vu le jour. Quelques concurrents ont bien tenté leur chance, mais en vain, parce que la région ne peut soutenir plus de un transporteur à longueur d'année. L'été, le nombre de passagers est considérable, et il arrive très souvent que d'autres compagnies aériennes viennent profiter de cette activité lucrative et laisser à Canadien les mois d'hiver, au cours desquels le trafic est limité.

En cas de fusion, quelle sera la position d'Air Canada dans le dossier des points pour grand voyageur?

M. Milton: Si nous faisons l'acquisition de Canadien, il est certain que tous les points accumulés dans Canadien Plus demeureront valables et en vigueur, et nous allons assurément reconduire les programmes de points pour grand voyageur puisque, à l'échelle du monde, la concurrence l'exige.

Le sénateur Christensen: Je vous remercie. Cette question préoccupe grandement le public.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais poser une question supplémentaire pour faire suite à celles du sénateur Atkins. Soit dit en passant, faites attention à l'utilisation que vous faites de la notion d'«est du Canada». Nous sommes ici dans le Canada central. L'Est du Canada, c'est loin là-bas, soit la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick. La confusion qui entoure votre conception de l'Est du Canada nous déplaît.

Doit-on craindre que les vols au départ de Halifax aboutiront à Hamilton plutôt qu'à l'aéroport Pearson?

M. Milton: Il s'agit d'une question tout à fait distincte. Comme je l'ai indiqué en réponse à la question précédente, on notera des améliorations de service dans de nombreux marchés aujourd'hui non desservis. De concert avec une combinaison d'activités, on pourrait, au départ de Halifax, envisager par exemple de desservir Chicago ou Winnipeg, sans passer par la plaque tournante de Toronto. Actuellement, ces marchés ne bénéficient pas de service sans escale.

Le sénateur Forrestall: Je suis d'accord. Vous ne l'avez pas dit, mais je suppose que vous voulez dire que ça ne se produira pas.

Mr. Milton: Absolutely. It is distinct. You might get a low-fare airline flying from Hamilton to Halifax, but that will augment what is already there.

Senator Forrestall: I see. That is a different story, is it not? Once again, we are relegated, and without competition. We would be flying Dash 7s, I suppose. Is there any chance of you putting any jets back on?

Mr. Milton: On what?

Senator Forrestall: On our local routes. It is a long way from Halifax to St. John's.

Mr. Milton: Halifax to St. John's is all jets.

Senator Forrestall: Is it? It was not the last time I went, so that tells you how long ago it was, but I appreciate that.

I am very concerned because I have had reports about captains on the flight deck issuing a very direct order not to discuss this merger while on the flight deck. Do you know anything about that? Can you comment on it?

Mr. Milton: I have no knowledge of that, but on the flight deck it is the captain's discretion to determine what will or will not be conducted on the flight deck. However, I have no awareness of it.

Senator Forrestall: I can understand the elation of your pilots, but you will have to understand that this comes from a Canadian flight deck on which the captain was terrified of what was happening, and there was anger and frustration. There was a loss of attention, and that is a dangerous situation.

Senator Kirby: I have three extremely precise questions. They are all supplementaries to other inquiries.

My first question is in response to your comment to Senator LeBreton, Mr. Milton, about your low-cost airline serving a different market segment than that which is served by Air Canada, what would typically be called the value-brand or the price-brand segment. I am totally puzzled as to how you can think it would be in the national or the public interest to allow an airline with your muscle to come in and control that market segment as well as controlling the basic typical market segments now served by Canadian and Air Canada. How can you possibly justify that, using words like "pro-competitive", as you have done in a variety of places?

Mr. Milton: No one is doing it.

Senator Kirby: It is not clear that no one is doing that. One can make a compelling argument, using some of your own responses to other senators, that companies like Canada 3000 and WestJet and so on are capable of doing that and are in that price segment now.

Mr. Milton: They do not fly to Hamilton now. If they want to get into that segment now, that is fine, but they do not do it.

M. Milton: Bien sûr. C'est différent. Vous pouvez avoir un transporteur à bas prix entre Hamilton et Halifax, mais cela augmentera ce qui est déjà là.

Le sénateur Forrestall: Je vois. C'est une toute autre histoire, n'est-ce pas? Encore une fois, nous sommes déclassés et sans concurrence. Nous utiliserions des Dash 7, je suppose. Est-il possible que vous rameniez des avions à réaction?

M. Milton: Où?

Le sénateur Forrestall: Sur nos liaisons locales. La route est longue entre Halifax et St. John's.

M. Milton: La liaison Halifax-St-Jean est assurée uniquement par des avions à réaction.

Le sénateur Forrestall: Ah oui? Ce n'était pas le cas la dernière fois que j'y suis allé, alors c'est vous dire depuis combien de temps je n'y suis pas retourné, mais je comprends.

Je suis très inquiet parce que j'ai reçu des rapports au sujet de capitaines qui ont donné l'ordre direct de ne pas discuter de cette fusion à bord de la cabine. Êtes-vous au courant? Avez-vous des commentaires?

M. Milton: Je ne suis pas au courant, mais à bord de la cabine, c'est le capitaine qui décide quelle est la conduite acceptable. Toutefois, je n'en ai pas entendu parler.

Le sénateur Forrestall: Je peux comprendre l'exaltation de vos pilotes, mais vous devez comprendre que cela vient d'un vol de Canadien dont le capitaine était terrifié par ce qui se passait; il y avait de la colère et de la frustration. Il y a eu une perte d'attention, et c'est dangereux.

Le sénateur Kirby: J'ai trois questions très précises. Elles complètent toutes d'autres questions.

Ma première question est en réponse aux commentaires que vous avez fournis au sénateur LeBreton, monsieur Milton, au sujet de votre transporteur à bas prix desservant un segment de marché différent de celui que dessert Air Canada, que l'on pourrait appeler généralement un segment bon marché. Je n'arrive pas à comprendre comment vous pouvez penser qu'il serait dans l'intérêt national ou public de permettre à un transporteur aérien de l'envergure du vôtre de mettre la main sur ce segment du marché tout en contrôlant les segments de marché habituels que desservent actuellement Canadien et Air Canada. Comment pouvez-vous le justifier et utiliser des expressions comme «favorable à la concurrence», comme vous l'avez fait à plusieurs reprises?

M. Milton: Personne ne le fait.

Le sénateur Kirby: Il n'est pas évident que personne le fait. On peut donner comme argument probant, pour reprendre certaines de vos réponses à d'autres sénateurs, que des transporteurs comme Canada 3000 et WestJet et d'autres peuvent le faire et offrent actuellement ce genre de prix.

M. Milton: Ils ne se rendent pas à Hamilton actuellement. S'ils veulent se lancer dans ce segment maintenant, c'est parfait, mais ils ne le font pas.

Senator Kirby: Under the deal that you have struck with Hamilton, they could not fly to Hamilton because, as Pem-Air discovered, your proposal with the Hamilton airport is to shut everyone else out of that airport, which is exactly what the president of Pem-Air has said.

Let me get to my second question. In response to Senator Spivak, you were positive about the benefits of Star Alliance. If Star Alliance is that good, why is it, as other witnesses told us last spring, you were prepared to leave Star Alliance and join oneworld?

Mr. Milton: We have a fiduciary responsibility to look at any opportunity to enhance the interests of our shareholders and overall stakeholders. Canadian Airlines and American Airlines approached us due to the impending crisis at Canadian to discuss an acquisition or merger between Air Canada and Canadian at the time.

With American at the table, it was very clear that oneworld would have to be part of that outcome. They made that clear up front. Air Canada and American were not able to come to a meeting of the minds about the transaction value. We were about \$1.7 billion off, and a key component of that was the relative merits of Star versus oneworld, which was made clear to American.

We could not agree on the price. However, from a fiduciary responsibility standpoint, if it had been very clear that it would be beneficial for us to switch to oneworld, we could have and should have, but we did not because it was not.

Senator Kirby: I understand the second comment. However, had it been in the interests of your shareholders, you were prepared to switch to oneworld as opposed to staying with Star Alliance.

Mr. Milton: If it was the right thing for our shareholders.

Senator Kirby: You have made it very clear that you want to buy Canadian, provided the conditions are right. You then go on to speak about the conditions being such that the potential villain in the piece is American Airlines, but above all else the villain is clearly not you.

When I asked you questions earlier about competition policy, you responded repeatedly with comments on the transborder issues but not on the domestic competition questions and you ducked the 10 per cent issue.

My general view is that you ducked the important domestic issues. Your basic position has been that if Canadian goes under, it is not your fault; it is American's fault. Pardon me for saying this, sir, but I am not sure that Air Canada is not still following the strategy it has followed for a decade, which is fundamentally — and I understand it from a business standpoint though it is not in the public interest — that the bankruptcy of Canadian is the preferred alternative, because then you can buy from the receiver the assets that you want at a much cheaper cost. You said

Le sénateur Kirby: En vertu de l'entente que vous avez conclue avec Hamilton, ils ne pourraient desservir Hamilton parce que, comme Pem-Air l'a découvert, votre proposition avec l'aéroport d'Hamilton consiste à bloquer à tout le monde l'accès à cet aéroport, et c'est exactement ce que le président de Pem-Air a dit.

Permettez-moi de passer à ma deuxième question. En réponse à la question du sénateur Spivak, vous étiez convaincu des avantages de Star Alliance. Si Star Alliance est une si bonne entreprise, pourquoi, comme d'autres témoins l'ont indiqué le printemps dernier, étiez-vous prêt à quitter Star Alliance et vous joindre à oneworld?

M. Milton: Nous avons la responsabilité fiduciaire d'examiner toutes les possibilités d'accroître les intérêts de nos actionnaires et de tous les intervenants. Canadien et American Airlines se sont adressés à nous en raison de la crise imminente chez Canadien, pour discuter d'une acquisition ou d'une fusion entre Air Canada et Canadien à ce moment-là.

Avec American Airlines à la table des discussions, il était bien évident que oneworld ferait partie de l'opération. Ils l'ont dit clairement dès le départ. Air Canada et American Airlines n'ont pas réussi à s'entendre sur la valeur de la transaction. Selon nous, il manquait 1,7 milliard de dollars, principalement en raison du mérite relatif de Star Alliance par rapport à oneworld, ce que nous avons clairement indiqué à American Airlines.

Nous ne pouvions nous entendre sur le prix. Toutefois, du point de vue de la responsabilité fiduciaire, s'il avait été de toute évidence avantageux pour nous de passer à oneworld, nous aurions pu et nous aurions dû le faire, mais nous ne l'avons pas fait parce que ce n'était pas le cas.

Le sénateur Kirby: Je comprends votre deuxième commentaire. Toutefois, si cela avait été dans l'intérêt de vos actionnaires, vous étiez prêt à passer à oneworld plutôt que de rester avec Star Alliance.

M. Milton: Si cela avait été dans l'intérêt de nos actionnaires.

Le sénateur Kirby: Vous avez clairement indiqué que vous voulez acheter Canadien, pourvu que les conditions soient bonnes. Vous poursuivez en disant que les conditions sont telles que le «méchant» dans cette affaire pourrait être American Airlines, et surtout que ce n'est clairement pas vous.

Lorsque je vous ai posé des questions plus tôt au sujet des politiques de concurrence, vous avez abordé sans cesse les questions transfrontalières, mais jamais celles relatives aux questions de la concurrence à l'échelle nationale, et vous avez éludé la question des 10 p. 100.

À mon avis, vous avez éludé les questions nationales importantes. Vous avez principalement soutenu que, si Canadien fait faillite, ce n'est pas votre faute, c'est la faute d'American Airlines. Pardonnez-moi, monsieur, mais je ne suis pas certain qu'Air Canada ne respecte pas toujours la stratégie qu'elle a suivie pendant une décennie, c'est-à-dire, fondamentalement — du point de vue commercial, et non pas du point de vue de l'intérêt public, si j'ai bien compris — que la faillite de Canadien est la solution préférable, parce qu'alors vous pouvez acheter du séquestre l'actif

absolutely nothing today that would convince me that that is not the strategy you are following. That is a comment.

Senator Spivak: It is amazing to me that despite the 25 per cent ownership rule and the Canadian Transportation Agency's review of American's deal with Canadian, we are left with AMR Corporation controlling basically every key decision that that airline has, including sale, management, et cetera.

Is there anything hidden in the agreements that you have made with Lufthansa, United or any one else that we should know about in terms of control?

Mr. Milton: There is absolutely nothing hidden. As I mentioned earlier, it will transition in short order to an overall governance package for Star.

If the law is changed, any enterprise in the world, if it is legal, including Onex, will be able to buy Air Canada. They will be buying into an airline that is in a Star relationship for 10 years, which we have computed to be by far the superior alliance. However, there is no restriction or control.

Senator Spivak: Is it all perfectly transparent? Can all of those documents be tabled?

Mr. Milton: Yes.

Senator Roberge: In looking through my papers, I see that there is a joint venture created with Lufthansa and United with \$230 million of non-voting preferred shares, but convertible.

Mr. Milton: Right.

Senator Roberge: Can you explain to me how they are convertible? Is it in common shares, votable shares or some other way?

Mr. Milton: They are convertible in non-voting shares and on very attractive terms to the Air Canada shareholder with a strike price of \$24 to \$26. We have negotiated at arm's length a transaction without control, with liquidated damage numbers of \$250 million in contrast to the \$750 million that was negotiated with American Airlines and oneworld. If you look at what we negotiated under pressure, it looks terrific relative to what was negotiated for zero value by American Airlines, Canadian and oneworld without the pressure.

I should like to return to the previous question. It is interesting that if you look back in history, one of the deciding issues in American's initial involvement with Canadian was the dissolution of Gemini, another Canadian company that was demolished by American Airlines.

How many times do you have to get hit by a brick before you wake up and say, "There is an issue here that is not Air Canada"? We picked up Gemini, we made that company work, and it is very profitable and employing Canadians. Here we are again, saying that we are willing to fix the problem that we did not cause.

que vous voulez à un prix beaucoup plus bas. Vous n'avez absolument rien dit aujourd'hui qui pourrait me convaincre que ce n'est pas la stratégie que vous suivez. C'est mon commentaire.

Le sénateur Spivak: Ce qui me surprend le plus, c'est que, malgré la règle de propriété de 25 p. 100 et l'examen par l'Office des transports du Canada de l'entente d'American Airlines avec Canadien, AMR Corporation contrôle pratiquement toutes les décisions clés de ce transporteur, y compris les ventes, la gestion, et cetera.

Y a-t-il des clauses cachées dans les accords que vous avez conclus avec Lufthansa, United Airlines ou toute autre partie que nous devrions connaître en ce qui a trait au contrôle?

M. Milton: Il n'y a absolument rien de caché. Comme je l'ai mentionné plutôt, Star Alliance va instaurer bientôt une entente administrative générale.

Si la loi est modifiée, n'importe quelle entreprise dans le monde, si c'est légal, y compris Onex, pourra acheter Air Canada. Elle achètera un transporteur qui a des liens avec Star Alliance depuis dix ans, ce qui, selon nous, est la meilleure alliance. Toutefois, il n'y a aucune restriction ni aucun contrôle.

Le sénateur Spivak: Tout est parfaitement transparent? Est-ce que tous ces documents peuvent être déposés?

M. Milton: Oui.

Le sénateur Roberge: En passant en revue mes documents, je vois qu'on a créé une coentreprise entre Lufthansa et United Airlines pour 230 millions de dollars d'actions privilégiées sans droit de vote, mais convertibles.

M. Milton: C'est exact.

Le sénateur Roberge: Pouvez-vous expliquer comment elles sont convertibles? Est-ce qu'elles peuvent être converties en actions ordinaires, en actions comportant droit de vote ou en toute autre action du genre?

M. Milton: Elles sont convertibles en actions sans droit de vote et sont très intéressantes pour les actionnaires d'Air Canada à un prix de levée de 24 \$ à 26 \$. Nous avons négocié sans lien de dépendance une opération sans contrôle, avec des dommages-intérêts fixés à l'avance de 250 millions de dollars par rapport aux 750 millions de dollars qu'American Airlines et oneworld avaient négociés. Si vous regardez ce que nous avons négocié sous pression, ce chiffre est fabuleux par rapport à ce qui a été négocié pour une valeur de zéro par American Airlines, Canadien et oneworld sans qu'aucune pression ne soit exercée.

J'aimerais revenir à la question précédente. Il est intéressant de souligner que, si l'on remonte dans l'histoire, une des questions décisives concernant la participation initiale d'American Airlines avec Canadien a été la dissolution de Gemini, une autre entreprise canadienne qui a été détruite par American Airlines.

Combien de fois devons-nous subir les coups sans riposter avant de se réveiller et de répliquer: «Voilà une question qui ne touche pas Air Canada»? Nous avons repris Gemini et nous l'avons remise sur pied. C'est une entreprise très rentable qui emploie des Canadiens. Encore une fois, nous disons que nous sommes prêts à régler le problème que nous n'avons pas causé.

Senator Spivak: You have often made the case about being pro-Canadian. Although the government has not asked us, do you think we should make some recommendations with regard to the role of the Canadian Transportation Agency in order that we might see real control rather than just paper control?

What difference does it make how much of the voting shares an American company owns if it controls every single major decision? Should we recommend something to the government?

Mr. Milton: I think that is an excellent issue. I said earlier that it is not up to me, it is up to the country. It is up to Parliament to determine what rules will bind the industry.

Senator Spivak: However, you are a key player.

Mr. Milton: It seems to me that whatever is put in place should be enforced. You should not get into these levels of manipulation and control that we are currently seeing with American at Canadian.

Senator Spivak: It is within the law, but de facto it is control.

Mr. Milton: I agree.

Senator Spivak: As a key player, you are saying that we should look at that; is that correct?

Mr. Milton: Absolutely; you should address how it is enforced.

Senator Finestone: Senator Kirby asked you if your strategy was to let Canadian go bankrupt. What is your answer?

Mr. Milton: My response would be a definite "no".

Senator Kirby: In fairness, I do not think I asked him that; that was my conclusion.

Senator Finnerty: Therefore, you would not agree with Senator Kirby's comment.

Mr. Milton: That is correct.

Senator Finestone: Are you of the view that you will be able to negotiate with American? We have had failures all along the way.

Mr. Milton: I do not know. I must believe that we have the ability to produce an outcome that will be attractive to American Airlines in terms of their ongoing relationship with Canadian, where Canadian is owned by Air Canada. I should like to think so, but I do not know.

Senator Finestone: You spoke about the importance of coming to a decision on how to handle the employees. You said that you were extremely empathetic, and I believe you are, to the place and the role of the employees in the success of the company, be it Canadian or Air Canada. You would also like to go into a dialogue with your employees.

Mr. Hargrove was here. He will be an important person for you to dialogue with; would you agree?

Mr. Milton: Absolutely.

Le sénateur Spivak: Vous avez souvent insisté sur le fait que vous êtes pro-Canadien. Même si le gouvernement ne nous l'a pas demandé, croyez-vous que nous devrions faire certaines recommandations sur le rôle de l'Office des transports du Canada afin qu'il y ait un véritable contrôle et non pas uniquement un contrôle sur papier?

Qu'est-ce que peut bien changer le nombre d'actions comportant droit de vote qu'une entreprise américaine peut détenir si elle contrôle toutes les décisions importantes? Devrions-nous faire une recommandation au gouvernement?

M. Milton: Je crois que c'est un très bon point. J'ai dit plus tôt que c'est non pas moi, mais bien le pays qui peut faire quelque chose. Il revient au Parlement de déterminer quelle règle liera l'industrie.

Le sénateur Spivak: Toutefois, vous êtes un intervenant clé.

M. Milton: Selon moi, tout ce qui peut être en place devrait l'être. Nous ne devrions pas être mêlés à ces niveaux de manipulation et de contrôle qu'exerce actuellement American Airlines sur Canadien.

Le sénateur Spivak: C'est conforme à la loi, mais dans les faits, il s'agit bien d'un contrôle.

M. Milton: Je suis d'accord.

Le sénateur Spivak: En tant qu'intervenant clé, vous dites que nous devrions nous pencher sur la question; est-ce exact?

M. Milton: Absolument; vous devriez examiner comment la loi est appliquée.

Le sénateur Finestone: Le sénateur Kirby vous a demandé si votre stratégie était de laisser Canadien faire faillite? Quelle est votre réponse?

M. Milton: Ma réponse serait un «non» catégorique.

Le sénateur Kirby: Pour être juste, je ne crois pas que je lui ai posé cette question; c'était ma conclusion.

Le sénateur Finnerty: Donc, vous n'êtes pas d'accord avec le commentaire du sénateur Kirby.

M. Milton: C'est exact.

Le sénateur Finestone: Croyez-vous que vous pourrez négocier avec American Airlines? Il y a déjà eu de nombreux échecs.

M. Milton: Je ne sais pas. Je dois espérer que nous avons la capacité d'obtenir un résultat qui intéressera American Airlines en ce qui a trait à leur relation continue avec Canadien, si Canadien appartient à Air Canada. Je l'espère bien, mais je ne le sais pas.

Le sénateur Finestone: Vous avez parlé de l'importance de prendre une décision quant à la façon de traiter le personnel. Vous avez dit que vous compreniez très bien, et je le crois, la place et le rôle des employés dans le succès de la société, que ce soit Canadien ou Air Canada. Vous aimeriez également discuter avec vos employés.

M. Hargrove était ici. Il est une des personnes importantes avec qui vous devrez dialoguer, n'est-ce pas?

M. Milton: Absolument.

Senator Finestone: Do you think you will be able to do that?

Mr. Milton: Mr. Hargrove is unique among of the union leadership with which I deal. We have a bit of a problem with dialogue because as the last time we met, which we agreed was to be entirely confidential, there was within hours a live news broadcast of his discussion with me. I have difficulty operating on that basis.

I have an excellent rapport with our employees within the CAW. I am confident that I will be able to move forward with a basis of an excellent relationship with the employees of the CAW of both airlines, with Buzz Hargrove and with all the union leadership involved.

Senator Finestone: Well, Mr. Milton, you must recognize the fact that they are the major union in 14 sectors of the economy with which you deal. You must both find a way to dialogue with each other.

Mr. Milton: I agree. However, I listen to my employees and our employees were very unhappy with Mr. Hargrove last week.

Senator Finestone: Canadian employees were very unhappy with Mr. Hargrove a few months before that. I do not think that that is the issue.

Mr. Milton: My issue right now is Air Canada's employees. If it develops that the issue is protecting Canadian employees, I will protect them with every ounce of my existence. However, at present it is Air Canada's employees who are upset and I protect the issues of Air Canada's employees.

Senator Finestone: That is as it should be, and the issue will broaden if and when you acquire Canadian Airlines.

Mr. Milton: I agree.

Senator Finestone: However, yesterday Mr. Hargrove and Mr. Fane said that they had discussed, with over 100 of the Air Canada leadership and over 70 of the Canadian Airlines leadership, the issue of one company with two business units, and that they had received approval.

Do you envision one company with two business units? Do you envision one company with two separate seniority lists?

Mr. Milton: The seniority list issue is an evolutionary one involving dialogue with the employees. Initially, I envision two operating units, which is consistent with the position of the CAW as indicated in its ads. I think that is the right place to start.

Senator Finestone: From listening to Mr. Hargrove and others I have discerned a common line. First, the industry has excess in some areas, is over-programmed in some areas, is underused in others, has excessive equipment in some places, and not enough in others. Essentially it is a redistribution matter.

Le sénateur Finestone: Croyez-vous être en mesure de le faire?

M. Milton: M. Hargrove est un homme à part parmi les dirigeants syndicaux avec qui je traite. Le dialogue nous pose un certain problème parce que, la dernière fois que nous nous sommes rencontrés, ce que nous avons accepté de faire dans la plus grande confidentialité, notre discussion a fait la manchette au bout de quelques heures. J'ai du mal à fonctionner de cette façon.

J'ai d'excellents rapports avec nos employés faisant partie des TCA. Je suis convaincu que nous pourrions aller de l'avant grâce à une excellente relation avec les employés des TCA des deux transporteurs, avec Buzz Hargrove et tous les dirigeants syndicaux concernés.

Le sénateur Finestone: Eh bien, monsieur Milton, vous devez reconnaître le fait qu'ils font partie du plus grand syndicat dans 14 secteurs de l'économie avec lesquels vous traitez. Vous devez trouver une façon de dialoguer.

M. Milton: Je suis d'accord. Toutefois, j'écoute mes employés, et nos employés n'étaient vraiment pas satisfaits de M. Hargrove la semaine dernière.

Le sénateur Finestone: Les employés de Canadien n'étaient vraiment pas satisfaits de M. Hargrove il y a quelques mois. Je ne crois pas que ce soit là la question.

M. Milton: Ce qui m'importe pour l'instant, c'est les employés d'Air Canada. S'il faut protéger les employés de Canadien, je ferai tout en mon pouvoir pour les protéger. Toutefois, à l'heure actuelle, les employés d'Air Canada sont inquiets, et je m'efforce de protéger les employés d'Air Canada.

Le sénateur Finestone: C'est ce que vous devriez faire, et le problème pendra de l'ampleur si vous faites l'acquisition de Canadien.

M. Milton: Je suis d'accord.

Le sénateur Finestone: Toutefois, hier, M. Hargrove et M. Fane ont indiqué qu'ils avaient discuté, avec plus de 100 dirigeants d'Air Canada et plus de 70 dirigeants de Canadien, de la question d'une société composée de deux unités fonctionnelles et qu'ils ont obtenu leur approbation.

Est-ce que vous prévoyez une société composée de deux unités fonctionnelles? Est-ce que vous prévoyez une société avec deux listes d'ancienneté distinctes?

M. Milton: La question de la liste d'ancienneté est évolutive et exige des discussions avec les employés. Au départ, j'envisage deux unités fonctionnelles, ce qui est conforme à la position des TCA, comme l'a indiqué leur annonce. Je crois que c'est un bon début.

Le sénateur Finestone: En écoutant M. Hargrove et d'autres personnes, j'ai remarqué un point commun. D'abord, l'industrie a commis des excès dans certains secteurs, est surprogrammée dans d'autres, est sous-utilisée dans d'autres, dispose de trop d'équipement à certains endroits et en manque à d'autres. Essentiellement, il s'agit d'un problème de redistribution.

Second, the fact that all employees are competent and capable begs a question related to pay equity. The Federal Court has said something significant about that. Do you believe that pay equity applies to your employees? You will have two or three levels of workers within the industry; those who work on the low-cost, low-fly Hamilton initiative; those who work on your regional airlines; and those who work on your two major international airlines. However, you will have overall responsibility. Will you have equal pay for work of equal value?

Mr. Milton: There are existing contracts at Canadian and Air Canada with identical pay. I have no doubt that that will be the outcome.

With regional carriers or low-fare airlines there are different ways to compensate. As I mentioned earlier, profit sharing is one possibility. There are many more current ways to compensate people, often on a much superior basis. These matters should be open for discussion between the employees and unions in order to allow for the creation of winning compensation packages and work schedules for people.

Senator Finestone: Will that leave space for growth and development of personnel?

Mr. Milton: Absolutely.

The Chairman: Thank you, Mr. Milton, Mr. Port and Mr. Dee. Our next witness is Mr. Kinnear from Canada 3000.

Welcome, Mr. Kinnear. Please proceed.

Mr. Angus J. Kinnear, President, Canada 3000: I appreciate the opportunity to spend some time with the committee to explain the position of Canada 3000 on the Canadian aviation industry.

I should like to first spend a few minutes introducing you to Canada 3000. I have distributed a route map that shows the destinations to which Canada 3000 flies. Canada 3000 has been in business for 11 years. We have a turnover of Can. \$740 million. We are the third largest passenger air carrier in Canada. We carry just short of 3 million passengers annually. We are often referred to as a "charter" carrier, but 50 per cent of our passengers fly on scheduled service. We are a charter carrier outside of North America, but a scheduled service carrier within North America. We fly both domestic and international flights, and we serve 94 cities around the world. Eighty per cent of our passengers buy an air-only ticket, while 20 per cent buy a package holiday. In the last fiscal year, we carried 852,000 domestic scheduled passengers. That was a 24 per cent increase over the last two years.

We operate modern airplanes. We have three types of airplanes. The A330-200 has a global reach. The Boeing 757 serves a great deal of our markets, both in North America and in Europe. Our six A320 aircraft, which are also flown by the major airlines, are

Ensuite, comme tous les employés sont compétents et capables, on se doit d'aborder la question de l'équité salariale. La Cour fédérale a donné une opinion significative sur le sujet. Croyez-vous que l'équité salariale s'applique à vos employés? Vous aurez deux ou trois paliers de travailleurs au sein de l'industrie; ceux qui travaillent pour l'initiative d'Hamilton à bas prix, ceux qui travaillent pour vos compagnies aériennes régionales; et ceux qui travaillent pour vos deux principales compagnies aériennes internationales. Toutefois, vous aurez une responsabilité générale. Verserez-vous un salaire égal pour un travail de valeur égale?

M. Milton: Il y a actuellement des contrats chez Canadien et Air Canada prévoyant des salaires identiques. Je suis certain que ce sera le résultat.

Dans le cas des transporteurs régionaux ou à bas prix, il y a plusieurs façons de rémunérer. Comme je l'ai mentionné précédemment, le partage des profits est une possibilité. Il existe de nombreuses façons plus actuelles de rémunérer les gens, souvent de façon supérieure. Ces questions devraient faire l'objet de discussions entre les employés et les syndicats afin que l'on puisse créer des régimes de rémunération et des horaires de travail avantageux pour les employés.

Le sénateur Finestone: Y aura-t-il place à l'épanouissement et au perfectionnement du personnel?

M. Milton: Absolument.

La présidente: Merci, messieurs Milton, Port et Dee. Notre prochain témoin est M. Kinnear, de Canada 3000.

Bienvenue, monsieur Kinnear. Vous pouvez commencer.

M. Angus J. Kinnear, président, Canada 3000: Je suis heureux de pouvoir passer du temps avec le comité pour expliquer la position de Canada 3000 sur l'industrie de l'aviation canadienne.

J'aimerais d'abord prendre quelques minutes pour vous présenter Canada 3000. J'ai distribué une carte des routes qui montre les destinations desservies par Canada 3000. Canada 3000 existe depuis 11 ans. Nous avons un chiffre d'affaires de 740 millions de dollars canadiens. Nous sommes le troisième transporteur aérien de passagers en importance au Canada. Nous transportons un peu moins de 3 millions de passagers chaque année. On nous considère souvent comme un transporteur «nolisé», mais 50 p. 100 de nos passagers prennent des vols réguliers. Nous offrons des vols nolisés à l'extérieur de l'Amérique du Nord et des vols réguliers en Amérique du Nord. Nous offrons des liaisons nationales et internationales et nous desservons 94 villes dans le monde. Quelque 80 p. 100 de nos passagers achètent un billet d'avion seulement et les 20 p. 100 restants, un forfait-vacances. Au cours du dernier exercice, nous avons transporté 852 000 passagers à bord de vols réguliers nationaux, ce qui représente une augmentation de 24 p. 100 par rapport aux deux derniers exercices.

Nous utilisons des avions modernes. Nous avons trois types d'avions. Le A330-200 a un rayon d'action mondial. Le Boeing 757 dessert une grande partie de nos marchés, en Amérique du Nord et en Europe. Nos six appareils A320,

ideally suited to domestic and North American routes. We operate the highest annual utilization in the world of all three types of aircraft, which allows us to provide reliable and affordable air travel to Canadians.

In the last three or four weeks we have had a lot of discussion of all the problems the changes in the Canadian aviation industry are likely to cause. I shall suggest to the committee four solutions to some of the problems discussed this morning.

The first is runway slots. It is vital that the committee understand that competition can only occur if people are given access to the major airports in Canada. At the present time, between 4 o'clock in the afternoon and 8 o'clock in the evening there are very few, if any, available slots at Pearson airport. Air Canada, Canadian Airlines and their associates control 81 per cent of those slots, making it virtually impossible for any other carrier to compete.

Some of you have asked: "Why Hamilton?" The answer is that you cannot run an additional service out of Pearson during peak hours because there are no slots available. You must go to Hamilton. Of course, Air Canada has now bought all the slots at Hamilton, so that is a futile exercise for anyone wanting to mount competition. They have closed the door on competition and, unless the government seizes the opportunity to control that, we will have a monopoly situation in Canada.

We propose that no airline, affiliate, group of airlines or commercial airline alliance, should be permitted to control or have control over more than 65 per cent of the available runway slots at any airport in Canada during any 15-minute period.

There are 82 slots available at Pearson in an hour — 21 slots every 15 minutes. Our proposal is that the monopoly carrier and its associates be able to use 14 of those slots. The other seven in that 15-minute period would be spread over the other carriers that serve Pearson, whether they be international carriers, American carriers operating transborder, or the Canadian carriers that presently do not have access to those slots. If we fail to take some control over the slot positions at our runways, including Hamilton, then there will be no competition in Canada, and there can be no competition in Canada because there will be no access.

Obviously, there is great concern about access to smaller communities. It would be wrong of me to say that Canada 3000 is about to start a whole series of routes serving smaller communities. That is not our main business. I am sure that there will, however, be airlines that wish to operate out of smaller communities, if they have the ability to gain slots at the main airport terminals where the people from smaller communities wish to go. However, there is a way that we can serve smaller communities.

Our proposal is that an air carrier which holds a monopoly position on any domestic route in Canada must be required to offer add-on fares to all other carriers, pro rata, as if it were constructing add-on fares for connections to its own services. For

qu'utilisent également les grands transporteurs, sont parfaits pour les vols nationaux et nord-américains. Notre utilisation annuelle des trois types d'appareils est la plus élevée du monde, ce qui nous permet d'offrir des vols fiables et abordables aux Canadiens.

Au cours des trois ou quatre dernières semaines, nous avons beaucoup discuté de tous les problèmes que les changements dans l'industrie de l'aviation canadienne risquent de causer. J'aimerais proposer au comité quatre solutions à certains problèmes discutés ce matin.

La première solution porte sur les créneaux horaires. Il est capital que le comité comprenne que la concurrence ne sera possible que si les gens ont accès aux principaux aéroports canadiens. À l'heure actuelle, entre 16 h et 20 h, il y a très peu de créneaux disponibles, pour ne pas dire aucun, à l'aéroport Pearson. Air Canada, Canadian et leurs sociétés associées contrôlent 81 p. 100 de ces créneaux, ce qui rend pratiquement impossible la concurrence de tout autre transporteur.

Certains d'entre vous peuvent vous demander: «Pourquoi Hamilton?» La réponse est que vous ne pouvez offrir du service supplémentaire à Pearson pendant les heures de pointe parce qu'il n'y a aucun créneau disponible. Vous devez aller à Hamilton. Bien entendu, Air Canada a maintenant acheté tous les créneaux à Hamilton, de sorte qu'il devient futile d'essayer de faire concurrence. La société a fermé la porte à la concurrence et, si le gouvernement ne saisit pas l'occasion de contrôler cette situation, nous ferons face à un monopole au Canada.

Nous proposons que les transporteurs, sociétés affiliées, groupes de transporteurs ou alliances aériennes commerciales ne puissent contrôler plus de 65 p. 100 des créneaux disponibles dans tout aéroport au Canada pendant une période de 15 minutes.

Il y a 82 créneaux disponibles à Pearson à chaque heure — 21 créneaux toutes les 15 minutes. Nous proposons que le transporteur monopoliste et ses sociétés associées puissent utiliser 14 de ces créneaux. Les autres transporteurs qui desservent Pearson, qu'il s'agisse de transporteurs internationaux, de transporteurs américains transfrontaliers ou de transporteurs canadiens qui n'ont pas actuellement accès à ces créneaux se partageraient les sept autres créneaux dans cette période de 15 minutes. Si nous n'arrivons pas à obtenir un certain contrôle des créneaux de nos aéroports, y compris Hamilton, alors il n'y aura aucune concurrence au Canada, et il ne pourra y avoir aucune concurrence au Canada parce qu'il n'y aura aucun accès.

De toute évidence, on se préoccupe grandement de l'accès aux petites collectivités. Je vous mentirais si je vous disais que Canada 3000 est sur le point d'offrir toute une série de routes vers des petites collectivités. Il ne s'agit pas de notre principale activité. Je suis certain qu'il y aura, toutefois, des transporteurs qui souhaiteront desservir les plus petites collectivités, s'ils ont la capacité d'obtenir des créneaux aux principaux aéroports où les gens des petites collectivités désirent aller. Toutefois, il y a une façon de servir les petites collectivités.

Nous proposons qu'un transporteur qui détient un monopole sur une route intérieure au Canada soit tenu d'offrir des tarifs «de transit» au prorata, à tous les autres transporteurs, comme s'il offrait des tarifs de transit pour une correspondance sur son propre

example, if you live in Timmins and you want to go to Japan, you fly from Timmins to Toronto and connect with a service to Japan. Presently, the major carrier is able to direct the traffic originating in Timmins all the way to Japan because they control the add-on fare access between Timmins and Toronto. We are saying that, if you are a monopoly carrier operating between Timmins and Toronto, then whatever add-on fare you allow your own carrier, you must offer to other carriers. In this way, the people of Timmins are not forced to fly on only one airline because they cannot get off the system once they have joined it because of the value of the add-on fare.

Senator Poulin: Mr. Kinneer, could you explain to us what you mean by add-on fare?

Mr. Kinneer: It is a fare where a series of routes is constructed by making a number of different fare additions to arrive at the total route structure. It is where a passenger is not going from point A to point B directly, but, rather, through another hub point.

Senator Poulin: Does it have anything to do with the cost?

Mr. Kinneer: Yes, it has very much to do with the cost. If you were flying only from Timmins to Toronto, you would pay a higher fare than if you were travelling a much longer route where the fare would be proportionately lower for the Timmins-Toronto sector. The bigger carrier will not make that add-on fare available to other carriers. Thus, you cannot afford to change your carrier when you get to the hub.

The current air charter rules in Canada are cumbersome and outdated. They need to be revised and modernized to reflect current realities, allowing international charter services to compete on equal terms with scheduled service providers. For example, this summer, we operated a daily A330 service between Toronto and London Gatwick. Air Canada and Canadian serve Heathrow. The difference between our service and their service boils down to the rules. We are not permitted to sell one-way tickets on our service. Our passengers are supposed to spend six nights in their destination. We have not come very far from the days when you had to be a member of the budgerigar society in Max Ward's time before you had access to economical air travel. Many of those silly rules have never been changed.

Similarly, Canada's existing international scheduled air policy is anticompetitive in current circumstances, as it was designed to serve the specific needs of Air Canada and Canadian Airlines. Present circumstances dictate a thorough review be undertaken of Canada's scheduled air policy, and that an open skies policy be adopted to further competition. For example, this morning, a Canada 3000 A330 left Sydney, Australia, on its way back to Canada. No other airline that serves Australia carries a Canadian flag. However, we are not recognized as a Canadian carrier by the Canadian government. We operate a charter service. The official Canadian carrier to Australia is Canadian, but they do not go past Honolulu. They change their passengers on to their code-share partner and they fly on via Qantas.

service. Par exemple, si vous habitez à Timmins et que vous désirez aller au Japon, vous prenez un avion de Timmins à Toronto et, de là, une correspondance vers le Japon. À l'heure actuelle, le principal transporteur peut diriger les vols en provenance de Timmins jusqu'au Japon parce qu'il contrôle l'accès au tarif de transit entre Timmins et Toronto. Nous soutenons que, si un transporteur monopoliste assure la liaison entre Timmins et Toronto, il doit offrir aux autres transporteurs les mêmes tarifs de transit qu'il offre. De cette façon, les gens de Timmins ne sont pas obligés de choisir un seul transporteur parce qu'ils ne peuvent pas sortir du système une fois qu'ils l'ont choisi en raison de la valeur des tarifs de transit.

Le sénateur Poulin: Monsieur Kinneer, pouvez-vous nous expliquer ce que vous attendez par tarif de transit?

M. Kinneer: Il s'agit de tarifs partiels applicables aux divers segments d'une série de liaisons qui, mises bout à bout, forment une structure de route complète. Le passager ne se rend pas alors du point A au point B directement, mais il passe plutôt par une plaque tournante.

Le sénateur Poulin: Est-ce que cela a un lien avec le coût?

M. Kinneer: Oui, ce tarif est fortement lié aux coûts. Si vous prenez l'avion uniquement de Timmins à Toronto, vous paierez un tarif plus élevé que si vous vous rendez vers une destination plus éloignée; le tarif serait alors proportionnellement moins élevé pour le segment Timmins-Toronto. Les grands transporteurs ne rendront pas disponibles les tarifs de transit aux autres transporteurs. Donc, on ne peut se permettre de changer de transporteur lorsqu'on arrive à la plaque tournante.

Les règles actuelles sur les vols nolisés au Canada sont lourdes et désuètes. Elles doivent être revues et modernisées de façon à mieux représenter la réalité afin de permettre aux services nolisés internationaux de pouvoir concurrencer sur un pied d'égalité les fournisseurs de vols réguliers. Par exemple, l'été dernier, un de nos A330 assurait une liaison quotidienne chaque jour entre Toronto et Gatwick, à Londres. Air Canada et Canadien desservent Heathrow. La différence entre notre service et le leur se résume aux règles. Nous n'avons pas le droit de vendre d'allers simples. Nos passagers sont supposés passer six nuits à leur destination. On se croirait à l'époque Max Ward, où on devait être membre du club des admirateurs de perruches pour avoir accès à des vols à bas prix. Bon nombre de ces règles stupides n'ont jamais été modifiées.

De même, la politique internationale actuelle concernant les vols réguliers est anticoncurrentielle à l'heure actuelle, car elle a été conçue pour répondre aux besoins particulier d'Air Canada et de Canadien. Dans les circonstances actuelles, on doit procéder à un examen approfondi de la politique canadienne concernant les vols réguliers et adopter une politique sur l'ouverture des espaces aériens pour permettre la concurrence. Par exemple, ce matin, un A330 de Canada 3000 a quitté Sydney, en Australie, pour revenir au Canada. Aucun autre transporteur qui dessert l'Australie ne bat pavillon canadien. Toutefois, nous ne sommes pas reconnus comme un transporteur canadien par le gouvernement canadien. Nous offrons un service de vols nolisés. Le transporteur canadien officiel en Australie est Canadien, mais il ne va pas plus loin

You must be careful. The code-share business is the business of trying to co-opt all of the airlines into two major airline forces in the world. What we are watching today is the two major airline alliances fighting over the bones of the Canadian aviation industry. It is not a Canadian matter; it is global airline competition that we are witnessing happening here.

Senator Finestone: Is this an issue that is being addressed? You say you are the only carrier sporting the maple leaf, which is obviously a problem for many other airlines. Is that matter before the World Trade Organization?

Mr. Kinnear: No, it is not. It is a matter of Canadian government policy which dictates that only two carriers thus far have been given access to international routes. There is also another requirement that you can only have competition on the route that has more than 300,000 passengers a year.

Again, we are locked out by our own legislation in the way in which we can compete. The legislation was provided to protect Air Canada and Canadian.

Senator Finestone: Are you saying it is anticompetitive?

Mr. Kinnear: That is correct.

The association of European airlines is proposing, in Europe, a complete overhaul of all legislation affecting airlines in Europe and the U.S.A. The ultimate aim is to establish a free market zone with no airline ownership or cabotage restrictions. The Canadian government should seize the initiative to create a completely open skies environment within NAFTA, the area of North America, which would then be expanded to incorporate both NAFTA and the European Union member countries. This would lead to deregulation of air travel in Europe and North America, and would permit free competition among all carriers within this enlarged market area.

The United States government has now completed 36 open skies agreements with other nations around the world. Canada has one between Canada and the U.S.A. All of the airlines within Europe may now fly between each other's countries and within each other's countries. It is expected that the Americans and the Europeans will come to a deal within the next two to three years whereby any of the American carriers can fly anywhere in Europe, and any of the European carriers can fly anywhere in America. Canada is most likely to be left behind.

If we are concerned about competition, and we want to have competition, and we believe that our air carriers are capable of global competition, then we should not be frightened of open skies. We should be able to serve the markets both in Canada and elsewhere. That does not mean that we should allow other carriers to operate within Canada without reciprocal rights in their countries.

qu'Honolulu. Il transfère ses passagers à bord d'un vol de Qantas, son partenaire de partage des codes de vol.

Il faut faire attention. Le partage des codes de vol vise à regrouper tous les transporteurs en deux principales alliances aériennes dans le monde entier. Nous remarquons aujourd'hui que les deux principales alliances aériennes tentent toutes deux de mettre la main sur l'industrie de l'aviation canadienne. Nous sommes témoins, non pas d'une lutte canadienne, mais bien de la concurrence aérienne mondiale.

Le sénateur Finestone: Est-ce que cette question a été abordée? Vous dites que vous êtes le seul transporteur à afficher l'unifolié, ce qui, de toute évidence est un problème pour bien d'autres transporteurs. Est-ce que l'Organisation mondiale du commerce se penche sur cette affaire?

M. Kinnear: Non. C'est une affaire qui relève de la politique du gouvernement canadien selon laquelle seulement deux transporteurs ont eu accès à des routes internationales. De même, la concurrence n'est permise que sur les routes qui comptent plus de 300 000 passagers par année.

Encore une fois, notre propre loi fait obstacle à la façon dont nous pouvons faire concurrence. La loi a été adoptée pour protéger Air Canada et Canadien.

Le sénateur Finestone: Êtes-vous en train de dire que la loi est anticoncurrentielle?

M. Kinnear: C'est exact.

L'association des transporteurs européens propose, en Europe, une révision complète de la législation concernant les transporteurs en Europe et aux États-Unis. Le but ultime est d'établir une zone de marché libre où il n'y a aucune restriction de cabotage ou de propriété des transporteurs. Le gouvernement canadien devrait profiter de l'occasion pour créer une ouverture complète des espaces aériens dans le cadre de l'ALENA, en Amérique du Nord, qui pourrait ensuite englober les pays membres de l'Union européenne et de l'ALENA, ce qui entraînerait la déréglementation des voyages aériens en Europe et en Amérique du Nord et permettrait la libre concurrence entre tous les transporteurs dans ce marché élargi.

À l'heure actuelle, le gouvernement américain a conclu 36 accords Ciel ouvert avec d'autres pays. Le Canada en a signé un avec les États-Unis. En Europe, tous les transporteurs peuvent maintenant assurer des liaisons entre chacun des pays et dans le pays de chacun d'entre eux. On prévoit que les Américains et les Européens parviendront à une entente au cours des deux à trois prochaines années en vertu de laquelle les transporteurs américains pourront assurer des liaisons partout en Europe, et les transporteurs européens pourront faire de même en Amérique. Le Canada sera très certainement laissé pour compte.

Si nous sommes préoccupés par la concurrence et que nous voulons avoir de la concurrence et que nous croyons que nos transporteurs aériens peuvent faire concurrence à l'échelle internationale, alors nous ne devrions pas avoir peur de l'ouverture des espaces aériens. Nous devrions pouvoir desservir les marchés au Canada et ailleurs. Cela ne signifie pas que nous devrions permettre à d'autres transporteurs d'assurer des liaisons

Senator Forrestall: Mr. Kinnear, you are a welcome breath of fresh air. Your proposals took me back a few years.

I would like to deal directly with what is happening and ask you to respond to how it may impact upon your company. Your suggestions regarding slots are absolutely bang on. How will it affect you if Air Canada is successful in this process? How will that impact upon you in the absence of a strong, major competitor in the marketplace for Air Canada? How will it affect Canada?

Mr. Kinnear: We have competed with Air Canada and Canadian for 11 years, and we compete with their alliance partners as well. The market is changing, and we will have to learn to adapt to it, as must everyone else.

The concern for the moment, and it was mentioned in other testimony, is that we are not quite sure what the rules are yet. The big debate is over the definition the rules and the game we are playing. Are we supposed to turn up with ice hockey gear or are we bringing along baseball bats? Week after week when you read the newspaper, another set of rules is proposed.

All of us can compete, all of us can provide air service to Canadians, and all of us can make our corporate decisions if we have a clear set of rules under which we are operating. Clearly, part of my submission is that those rules that we have are either out of date, unenforceable, or do not apply to what is actually happening in the marketplace.

We must first set up a set of rules that we must all play by, and then we will be able to provide a service that meets the requirement to abide by the rules and provide service in the marketplace.

Senator Forrestall: You confuse me a bit. You were talking about the benefits to Canada 3000 from an open skies policy. Now you are talking about selective regulation. You used the words "rules" and "regulations" as interchangeable. Which is it? Is your protection in a deregulated industry, or do you need some selective areas of regulation?

With regard to the availability of slots, I would point out that we cannot continue to expand Pearson Airport. Planes will get bigger, and more and more people will also be flying. It is almost impossible for us to imagine what the airline industry in Canada will be like 50 years from now..

Mr. Kinnear: Over the years, the number of slots at Pearson has supported a certain number of passengers. However, in the last five years we have seen the number of passengers being landed at Pearson diminish with the introduction of the smaller regional jets.

You heard Mr. Milton say that he expects to see a reduction in the number of flights that he will operate from smaller communities, possibly with larger airplanes. That will help the Pearson situation.

au Canada sans que nous jouissions d'un droit réciproque dans leur pays.

Le sénateur Forrestall: Monsieur Kinnear, vos idées sont très rafraîchissantes. Vos propositions m'ont ramené quelques années en arrière.

J'aimerais aborder directement ce qui s'est passé et vous demander quelle en sera l'incidence sur votre entreprise. Vos suggestions concernant les créneaux frappent en plein dans le mille. Comment serez-vous touché si Air Canada parvient à ses fins? Comment serez-vous touché si Air Canada n'a pas de concurrent important solide sur le marché? Comment le Canada sera-t-il touché?

M. Kinnear: Nous faisons concurrence à Air Canada et à Canadien depuis onze ans, et nous faisons concurrence à leurs partenaires également. Le marché évolue, et nous devons apprendre à nous adapter, comme tout le monde.

Comme il a été mentionné dans d'autres témoignages, le problème pour l'instant est que nous ne sommes pas sûrs des règles. La grande question est de savoir quelles sont les règles du jeu. Devons-nous amener de l'équipement de hockey ou des bâtons de base-ball? Semaine après semaine dans les journaux, on propose une nouvelle série de règles.

Nous pouvons tous faire concurrence, nous pouvons tous assurer des services aériens aux Canadiens et nous pouvons tous prendre des décisions commerciales si nous exerçons nos activités en vertu de règles claires. De toute évidence, je soutiens en partie que ces règles sont dépassées, inapplicables ou ne s'appliquent pas à ce qui se produit actuellement sur le marché.

Nous devons d'abord établir une série de règles que nous devons tous respecter, et ensuite, nous pourrions offrir les services qui respectent les règles et offrir un service sur le marché.

Le sénateur Forrestall: Vous semez quelque peu la confusion dans mon esprit. Vous parliez des avantages pour Canada 3000 d'une politique Ciel ouvert. Maintenant, vous parlez d'une réglementation sélective. Vous utilisez les termes «règles» et «réglementation» comme s'ils étaient interchangeables. Que voulez-vous? Est-ce que vous voulez une protection dans une industrie déréglementée ou avez-vous besoin d'une certaine réglementation sélective?

À l'égard de la disponibilité des créneaux, j'aimerais souligner que nous ne pouvons continuer à agrandir l'aéroport Pearson. Les avions seront de plus en plus gros, et de plus en plus de gens prendront l'avion. Il est presque impossible de s'imaginer quelle sera l'industrie aérienne au Canada dans 50 ans...

M. Kinnear: Au fil des ans, le nombre de créneaux à Pearson a permis de servir un certain nombre de passagers. Toutefois, au cours des cinq dernières années, le nombre de passagers arrivant à Pearson a diminué avec l'arrivée sur le marché des petits jets régionaux.

Vous avez entendu M. Milton dire qu'il prévoit une réduction du nombre de vols en partance de plus petites collectivités, probablement avec des avions plus gros, ce qui aidera la situation de Pearson.

If you want competition, you must restrict the use of the monopoly carrier to roughly two-thirds of the available slots; otherwise, there can be no competition. This will not prevent Mr. Milton from increasing the business of Air Canada. As he said himself, he can use larger airplanes. However, you must create that opportunity in the first place. Other than that, I am not asking for regulation, and I am not asking for protection. What I am asking for is deregulation and a level playing field.

Senator Poulin: Thank you for appearing before us today.

My question relates to your perception of the current situation. As an airline carrier, you have access to complete information, and I am sure, with your experience in the management of an airline, you have specific opinions. How do you envision the restructuring of the airline industry in this country?

Mr. Kinnear: Quite frankly, in the normal course of events, Canadian should be allowed to go bust. The rest of the world will go on, and the airline will restructure itself automatically. However, the government has decided that, politically, that is not an option. We are all here trying to find what I would call a “cozy” Canadian solution to a problem.

The big question is: Why is it that the 16,000 staff who work for Canadian are so much more important than the 16,000 staff who work for Eaton's? No one can explain that to me, but it is a fact.

I have nothing against the very competent and loyal staff who work for Canadian, but in any other industry the business would fail and the competition — in this case Air Canada — would expand its services. Any industry would recreate what it must to accommodate the volume. It would do it at an economical price and get on with its business.

The debate we are having at the present time relates to the question of who provides for the billion dollars worth of debt. Will American Airlines pay it? Will it be Air Canada's shareholders? Will it be the Government of Canada — that is, you and I, the taxpayer — that pays the billion dollars? Who will pay? The conclusion that we reached on Friday is that it will not be Mr. Schwartz and Onex. The debate is over who will pay the \$1.1 billion loss.

Senator Poulin: Mr. Kinnear, with all due respect, I felt very sad when the Eaton's Corporation found that they had to close down and many Canadians lost their jobs. However, the airline transportation industry — and I come from Sudbury in Northern Ontario — is extremely important to the progress of this country and to our economic survival. Business people, public servants, professionals, miners, in fact at some point everyone requires to travel from point A to point B to survive, be it on personal business or in a professional capacity.

This government has recognized its responsibility to facilitate the restructuring of the industry so that our country can continue to progress. Historically, as a country, we have tried to balance public and private interests, and decisions are made to benefit

Si vous voulez de la concurrence, vous devez restreindre l'utilisation du transporteur monopoliste à environ deux tiers des créneaux disponibles; autrement, il n'y a aucune concurrence, ce qui n'empêchera pas M. Milton d'accroître les activités d'Air Canada. Comme il l'a dit lui-même, il peut utiliser de plus gros avions. Vous devez d'abord créer cette possibilité. Je ne demande pas de réglementation ni de protection. Tout ce que je demande c'est une déréglementation et les mêmes règles pour tous.

Le sénateur Poulin: Merci de comparaître devant nous aujourd'hui.

Ma question porte sur votre perception de la situation actuelle. En qualité de transporteur, vous avez accès à une information complète, et je suis certaine, avec l'expérience que vous possédez dans la gestion d'une société aérienne, que vous avez des opinions précises. Comment voyez-vous la restructuration de l'industrie aérienne dans ce pays?

M. Kinnear: Très franchement, dans le cours normal des événements, on devrait laisser Canadien faire faillite. La terre n'arrêtera pas de tourner, et l'industrie aérienne se restructurera automatiquement. Toutefois, le gouvernement a décidé que, politiquement, ce n'est pas une option. Nous essayons tous de trouver ce que j'appellerais une «doublé» solution canadienne au problème.

La grande question est de savoir pourquoi les 16 000 employés qui travaillent pour Canadien sont beaucoup plus importants que les 16 000 employés qui travaillaient pour Eaton. Personne ne peut me donner d'explications, mais c'est un fait.

Je n'ai rien contre les employés très compétents et loyaux qui travaillent pour Canadien, mais dans toute autre industrie, l'entreprise ferait faillite, et la concurrence — dans ce cas-ci Air Canada — augmenterait ses services. N'importe quelle industrie ferait ce qu'il faut pour répondre à la demande. Elle le ferait à un coût économique et poursuivrait ses activités.

À l'heure actuelle, nous nous interrogeons sur qui paiera le milliard de dollars de dettes. Est-ce que ce sera American Airlines? Les actionnaires d'Air Canada? Le gouvernement du Canada, c'est-à-dire, vous et moi, les contribuables? Qui paiera la note? La conclusion à laquelle nous sommes parvenus vendredi est que ce ne sera pas M. Schwartz et Onex. On se demande qui paiera les pertes de 1,1 milliard de dollars.

Le sénateur Poulin: Monsieur Kinnear, avec tout le respect que je vous dois, j'ai été très attristée lorsque Eaton a dû fermer ses portes et que de nombreux Canadiens ont perdu leur emploi. Toutefois, l'industrie du transport aérien — je viens de Sudbury dans le nord de l'Ontario — est extrêmement important pour l'évolution du pays et pour notre survie économique. Les gens d'affaires, les fonctionnaires, les professionnels, les mineurs, en fait, jusqu'à un certain point, tout le monde, ont besoin de voyager du point A au point B pour survivre, pour des raisons personnelles ou professionnelles.

Le gouvernement a reconnu sa responsabilité de faciliter la restructuration de l'industrie afin que notre pays puisse continuer à progresser. Par le passé, comme nation, nous avons essayé d'établir un équilibre entre les intérêts publics et privés, et les

Canadians as a whole and not one region more than another. Coming from Northern Ontario, I feel comfortable asking you: If you were Minister of Transportation, would you not feel concerned about 16,000 people in Western Canada losing their jobs?

Mr. Kinneear: The not only come from Western Canada. Employees of Canadian are spread across the whole of the country. It is certainly not a Western Canadian issue.

I have no testimony here to the effect that there will be a cessation of service to any city, town or place in Canada that presently has service. The only difference will be that we will have two carriers owned by one umbrella company providing service instead of two carriers owned separately providing service. I find it difficult to see the difference.

However, I do not know how you can preserve the 16,000 jobs. I believe one of the reasons why Onex gave up on Friday, aside from the 10 per cent rule, was related to the number of commitments they had made to so many people. I do not know how they could then resolve the problem of how to turn Canadian around, to make it economically viable. If the costs, the staff, the aircraft and the route structure were all to stay the same, then what would be different? What would be different from the situation we had in 1992 when we went through this before?

There are choices to be made here, but things cannot and must not go on as they are. We must not lose this opportunity to solve the existing difficulties. It is time that we faced these difficulties head on and dealt with the issues. Presently, no one can say how we can go forward and under what rules we will operate. Therefore, we cannot give you any definitive answers as yet.

Senator Poulin: The minister appeared before us as a witness and provided a very clear vision of the objectives of the restructuring. He described the five principles with which you are familiar. I expect that, within the next few weeks, as the different airlines and their shareholders work together and make their decisions, that we, as a country, can live up to those principles and that we can have a continued, good, safe, secure service everywhere in our country. Do you not agree?

Mr. Kinneear: Absolutely. The system will be better than it was before.

Senator Poulin: Do you not find that cooperation between the private sector and the public sector is important in order to identify the best solutions?

Mr. Kinneear: I most certainly agree; otherwise, I would not be sitting here today.

Senator Roberge: Mr. Milton commented earlier that there is no low-cost, scheduled carrier serving potential passengers in the eastern part of the country.

Mr. Kinneear: I think he actually said there is no low-cost operator out of Hamilton. I would agree with him. He is clearly

décisions ont été prises pour avantager les Canadiens dans leur ensemble et non une région par rapport à une autre. Venant du nord de l'Ontario, je n'ai aucun problème à vous poser la question suivante: si vous étiez ministre des Transports, ne seriez-vous pas préoccupé par la perte de 16 000 emplois dans l'Ouest canadien?

M. Kinneear: Ces employés ne viennent pas tous de l'Ouest canadien. Ils viennent de partout au pays. Ce n'est certainement pas un problème des Canadiens de l'Ouest.

Je ne peux pas dire aujourd'hui qu'il y aura une interruption du service à quelque ville ou endroit du Canada que l'on dessert actuellement. La seule différence est que nous aurons deux transporteurs appartenant à une société mère offrant des services au lieu de deux transporteurs appartenant à des sociétés différentes offrant le même service. J'ai du mal à voir la différence.

Toutefois, je ne vois pas comment on peut préserver les 16 000 emplois. Je crois qu'en plus de la règle de 10 p. 100, Onex a laissé tombé vendredi en raison du nombre d'engagements que la société a dû faire à bon nombre de personnes. Je ne vois pas comment on pourrait trouver une façon de transformer Canadien afin d'en faire une entreprise viable sur le plan économique. Si les coûts, le personnel, les avions et les routes devaient rester les mêmes, qu'est-ce qui serait alors différent? Qu'est-ce qui serait différent de cette même situation à laquelle nous avons fait face en 1992?

Il faut faire des choix, mais la situation ne peut et ne doit pas demeurer inchangée. Nous ne pouvons perdre cette occasion de résoudre les difficultés actuelles. Il est temps que nous faisons face à ces difficultés et que nous réglions les problèmes. À l'heure actuelle, personne ne peut dire comment nous pouvons aller de l'avant et quelles seront les règles que nous devons suivre. Donc, nous ne pouvons vous donner une réponse définitive pour l'instant.

Le sénateur Poulin: Le ministre a comparu devant nous en qualité de témoin et nous a donné une très bonne vision des objectifs de la restructuration. Il a décrit les cinq principes que vous connaissez bien. Je suppose que, au cours des prochaines semaines, pendant que les divers transporteurs et leurs actionnaires travaillent ensemble et prennent leurs décisions, nous, comme nation, pouvons respecter ces principes et continuer d'avoir un bon service sécuritaire continu partout dans notre pays. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Kinneear: Absolument. Le système s'en portera mieux qu'avant.

Le sénateur Poulin: Ne trouvez-vous pas que la collaboration entre le secteur privé et le secteur public est importante pour trouver les meilleures solutions?

M. Kinneear: Je suis parfaitement d'accord; autrement, je ne serais pas ici aujourd'hui.

Le sénateur Roberge: M. Milton a indiqué plus tôt qu'il n'y a pas de transporteur régulier à bas prix dans l'est du pays.

M. Kinneear: Je crois en fait que ce qu'il a dit c'est qu'il n'y a pas de transporteur à bas prix exerçant ses activités à partir de

wrong that there is no low-cost operator operating in the eastern part of the country because Canada 3000 is such an example.

Senator Roberge: I understood him to say otherwise. I know that your company is a low-cost, international, scheduled carrier. What scheduled flights do you fly in Canada?

Mr. Kinnear: In Canada, we serve St. John's, Halifax, Moncton, both airports in Montreal, Ottawa, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton, Vancouver, Victoria, and Whitehorse during the summer.

Senator Poulin: Do you also fly to Anchorage?

Mr. Kinnear: Yes, that is in the U.S.A.

Senator Roberge: Do you serve those routes as a scheduled carrier?

Mr. Kinnear: We fly as a scheduled carrier with exactly the same rights and abilities as Air Canada and Canadian Airlines.

Senator Roberge: Would the new airline that Air Canada is proposing, this third-tier airline, compete directly with you?

Mr. Kinnear: Yes, it would.

Senator Roberge: If all the conditions were proper, would you have any interest in increasing your schedule in the eastern part of the country?

Mr. Kinnear: In the last two years we have grown in that area by 24 per cent. In that time, our domestic scheduled service business has grown from 685,000 passengers to 852,000 passengers, despite all the competition from both major carriers, WestJet, and everyone else in the game. The response is, yes, sir; we will continue to grow our business in Canada and to provide Canadians with reliable, affordable air travel.

Senator Roberge: Are there any other operators like you in Canada?

Mr. Kinnear: Yes, there are. Royal Airlines and Air Transat operate as we do. Sky Service does not participate in domestic, scheduled services.

Senator Atkins: You should be congratulated for your growth which has been significant. To what do you attribute that growth? Is the bottom line the cost of the fare?

Mr. Kinnear: Most certainly. As was explained earlier, Canada was built along a railway line from coast to coast. Most of the major centres in Canada are found along those two railway routes. The only practical way to get from one major Canadian centre to another is by air because of the distances and the time involved. There is an enormous, latent market there. Canadians will use air travel more frequently if the price is right. That principle is a part of our business.

Hamilton. Je serais d'accord avec lui. Il est toutefois faux de dire qu'il n'y a pas de transporteur à bas prix dans l'est du pays parce que Canada 3000 en est un exemple.

Le sénateur Roberge: J'avais cru comprendre le contraire. Je sais que votre entreprise est un transporteur régulier international à bas prix. Quels vols réguliers offrez-vous au Canada?

M. Kinnear: Au Canada, nous desservons St.-John's, Halifax, Moncton, les deux aéroports de Montréal, Ottawa, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton, Vancouver, Victoria et Whitehorse pendant l'été.

Le sénateur Poulin: Est-ce que vous vous rendez à Anchorage?

M. Kinnear: Oui, c'est aux États-Unis.

Le sénateur Roberge: Est-ce que vous assurez ces liaisons à titre de transporteur régulier?

M. Kinnear: Nous assurons des liaisons à titre de transporteur régulier avec les mêmes droits et aptitudes qu'Air Canada et Canadien.

Le sénateur Roberge: Est-ce que le nouveau transporteur qu'Air Canada propose, ce tiers transporteur, vous ferait directement concurrence?

M. Kinnear: Oui.

Le sénateur Roberge: Si les conditions étaient appropriées, seriez-vous intéressé à augmenter vos vols réguliers dans l'est du pays?

M. Kinnear: Au cours des deux dernières années, nous avons augmenté les services dans cette région de 24 p. 100. Pendant cette période, le nombre de passagers utilisant notre service national de vols réguliers est passé de 685 000 à 852 000, malgré la concurrence des deux principaux transporteurs, de WestJet et de tous les autres. La réponse est oui; nous continuerons d'accroître nos activités au Canada et de fournir aux Canadiens un service aérien fiable et abordable.

Le sénateur Roberge: Y a-t-il d'autres transporteurs comme vous au Canada?

M. Kinnear: Oui. Royal Airlines et Air Transat exercent les mêmes activités que nous. Le transporteur Services aériens n'offre pas de vols réguliers nationaux.

Le sénateur Atkins: On devrait vous féliciter pour l'importante croissance de votre entreprise. À quoi attribuez-vous cette croissance? Est-ce qu'elle est principalement attribuable aux tarifs?

M. Kinnear: Très certainement. Comme je l'ai expliqué plus tôt, le Canada a été construit le long d'une voie ferrée d'un océan à l'autre. La plupart des principaux centres du Canada se trouvent le long de ces deux voies ferrées. La seule façon pratique de se rendre d'un des principaux centres du Canada à un autre est par avion en raison de la distance et du temps qu'il faut pour s'y rendre. Il y a un énorme marché potentiel. Les Canadiens utiliseront l'avion plus souvent si le prix est bon. Notre entreprise mise en partie sur ce principe.

Senator Atkins: Do you manage your schedules in order to get a payload almost every time you take off?

Mr. Kinnear: Yes.

Senator Roberge: What is your reaction to the potential creation of a third airline under the umbrella of Air Canada, the dominant carrier? Are you in favour of it or against it?

Mr. Kinnear: As a free marketer, I cannot sit here and espouse free markets and open competition and then say that I do not like the competition of my major competitor. I find it a little bizarre, though, that we will end up with one airline company which owns three airlines operating domestically and globally. I must ask whether they will take over the banks next month.

Senator Fairbairn: Mr. Kinnear, early today you talked about a situation which I do not think is well known in this country, and that is the degree to which all of the carriers in Europe are able to fly between and within the various countries. You said that the United States would soon be opting into an agreement of this nature in Europe. Can you tell me more about that?

About a week ago, we heard from the head of the Competition Bureau, Mr. von Finckenstein. He recommended to the government that Canada get into the business of moving back and forth across borders. He went on to suggest that there could be a carrier which could be foreign-owned and operating solely within Canada.

Mr. Kinnear: This is obviously the real argument. First, there is a law which prevents more than 25 per cent foreign ownership of a Canadian airline. Yet, we hear that American Airlines is capable of vetoing any decision made by Canadian Airlines. We also hear that Lufthansa and United, the largest airline in the world, are actually providing low-cost loans to Mr. Milton so that Air Canada is not overtaken by someone else.

No one believes the foreign ownership restrictions any more. They are a part of history. Now we see alliances which allow all the major air carriers to obviate the foreign ownership rules. They form alliances, so that they need not bother about foreign ownership rules in Europe or anywhere else in the world. This idea that one airline is owned by one nationality and another airline is owned by another nationality is not really valid. Airlines are owned by combinations of international alliances.

The European Union has created an open-skies environment where, for example, British Airways can now fly anywhere between any two cities in Europe. Formerly, British Airways could only fly from Britain to a European destination, say, from London to Frankfurt. British Airways could not fly between, for example, Frankfurt and Munich. Similarly, Lufthansa could operate from Frankfurt to London but could not fly between London and Glasgow. Now Lufthansa can fly between any two cities in the European Union as can British Airways. Therefore, it

Le sénateur Atkins: Est-ce que vous organisez vos horaires en fonction de la charge utile pratiquement chaque fois que vous décollez?

M. Kinnear: Oui.

Le sénateur Roberge: Que pensez-vous de la création possible d'un troisième transporteur sous l'égide d'Air Canada, le principal transporteur? Êtes-vous pour ou contre?

M. Kinnear: Étant un tenant de l'économie libérale, je ne peux pas me présenter ici et vanter les mérites des marchés libres et de la concurrence publique et ensuite dire que je n'aime pas la concurrence exercée par mon principal concurrent. Je trouve ça un peu bizarre, toutefois, que nous nous retrouvions avec un transporteur aérien qui posséderait trois transporteurs assurant des liaisons à l'échelle nationale et internationale. Je me demande s'il prendra le contrôle des banques le mois prochain.

Le sénateur Fairbairn: Monsieur Kinnear, plus tôt aujourd'hui, vous avez parlé d'une situation qui selon moi n'est pas bien connue au pays, c'est-à-dire à quel point les transporteurs européens peuvent assurer des liaisons entre divers pays et au sein des pays de chacun d'entre eux. Vous avez dit que les États-Unis signeraient bientôt un accord de cette nature en Europe. Pouvez-vous nous en parler davantage?

La semaine dernière, M. von Finckenstein, chef du Bureau de la concurrence, a comparu devant nous. Il a recommandé au gouvernement que le Canada ait des activités transfrontalières. Il a laissé entendre qu'il pourrait y avoir un transporteur étranger exerçant ses activités uniquement au Canada.

M. Kinnear: Voilà de toute évidence la véritable question. D'abord, il y a une loi qui empêche la propriété étrangère de plus de 25 p. 100 d'un transporteur canadien. Pourtant, nous avons appris qu'American Airlines peut s'opposer à toute décision de Canadien. Nous avons également appris que Lufthansa et United Airlines, le plus grand transporteur au monde, offrent actuellement des prêts à rabais à M. Milton afin que personne d'autre ne fasse l'acquisition d'Air Canada.

Personne ne croit plus aux restrictions relatives à la propriété étrangère. Ce sont des choses du passé. Nous sommes maintenant témoins d'alliances qui permettent à tous les grands transporteurs de contourner les règles relatives à la propriété étrangère. Ils forment des alliances, de sorte qu'ils n'ont plus besoin de s'occuper des règles relatives à la propriété étrangère en Europe ou ailleurs dans le monde. L'idée qu'un transporteur appartient à une nation et un autre transporteur, à une autre nation n'est pas vraiment valable. Les transporteurs appartiennent à un regroupement d'alliances internationales.

L'Union européenne a permis l'ouverture des espaces aériens; par exemple, British Airways peut maintenant assurer des liaisons partout entre deux villes d'Europe. Auparavant, British Airways pouvait uniquement assurer la liaison entre une ville britannique et une autre ville européenne, disons, de Londres à Francfort. British Airways ne pouvait, par exemple, assurer la liaison entre Francfort et Munich. De même, Lufthansa pouvait offrir un vol de Francfort à Londres, mais ne pouvait assurer la liaison entre Londres et Glasgow. Maintenant, Lufthansa peut assurer la liaison entre deux

is a totally open environment. Anyone who is part of the EU can fly anywhere in the EU.

We should be developing the same type of situation in the NAFTA. However, air travel is excluded from the NAFTA. We have an open border with the Americans on virtually everything except air travel. We can only fly from here into the United States as a Canadian carrier, and an American carrier can only fly between the United States and Canada. We cannot fly between New York and Chicago, and American airlines cannot fly between Winnipeg and Toronto. Of course, they can as Canadian Airlines and, as they own them and control them, they already have 50 per cent of the domestic Canadian market. Why would they wish to change the present arrangements? They have slipped under border, under the barbed wire, and they do not need to worry about changing the rules because they are already here.

Senator Fairbairn: Did you indicate when the United States would be reaching this agreement in Europe?

Mr. Kinnear: It is a proposal from the European airlines. The Association of European Airlines is anxious to break the hold of Heathrow as a hub and Frankfurt as a hub. Therefore, they are suggesting that, if all the air carriers could fly to any destination within or through the United States, it would be a way of breaking the lock hold that the two large alliances have on the whole of the airline industry.

Senator Spivak: Mr. Kinnear, some of what you are suggesting regarding domestic competition has been touched upon by the competition commissioner. He told us that, if Canadian goes bankrupt, these recommendations should be in place or there will be no airline to compete with the dominant carrier. Competition concerns will arise.

My question has to do with international schedule air policy being anti-competitive. You mentioned the open skies policy, but at the same time, there is code sharing and two major alliances, which, it strikes me, are interested in restricting competition between two large blocks. We are not headed towards more competition, we are headed towards huge monopolies which will not accommodate an independent carrier.

The competition commissioner told us that, if a dominant carrier emerges it would provide most of the international services out of Canada, and concerns about competition may arise in certain international and transborder markets, and these concerns would be magnified when the dominant carrier joins an alliance whose partners fly the same international routes. Of course, we are supposed to provide advice to the government. We take that on its face value. We hope the government will take this into consideration.

ville de l'Union européenne, tout comme British Airways. Donc, il s'agit d'une ouverture complète des espaces aériens. N'importe quel transporteur qui fait partie de l'Union européenne peut assurer n'importe quelle liaison à l'intérieur de l'Union européenne.

Nous devrions créer le même type de situation avec l'ALENA. Toutefois, le transport aérien est exclu de l'ALENA. Nous avons conclu un accord de libre-échange avec les Américains sur pratiquement tout sauf le transport aérien. En qualité de transporteur canadien, nous pouvons uniquement assurer la liaison entre une ville canadienne et une ville américaine, et un transporteur américain peut assurer la liaison uniquement entre une ville américaine, et une ville canadienne. Nous ne pouvons assurer la liaison entre New York et Chicago, et un transporteur américain ne peut assurer la liaison entre Winnipeg et Toronto. Bien entendu, la société American Airlines, par l'entremise de Canadien, qu'elle possède et contrôle, a déjà 50 p. 100 du marché canadien intérieur. Pourquoi voudrait-elle changer les ententes actuelles? American Airlines a réussi à s'infiltrer et à passer sous les barbelés et n'a pas besoin de s'inquiéter des modifications apportées aux règles parce qu'il est déjà là.

Le sénateur Fairbairn: Avez-vous mentionné quand les États-Unis concluront cet accord en Europe?

M. Kinnear: Il s'agit d'une proposition des transporteurs européens. L'Association des compagnies européennes de navigation aérienne a hâte de ne plus être tenue de passer par une plaque tournante, comme Heathrow et Francfort. Donc, elle laisse entendre que, si tous les transporteurs pourraient se rendre à toute destination aux États-Unis ou en y faisant escale, ils pourraient rompre les liens que les deux grandes alliances imposent à l'ensemble de l'industrie aérienne.

Le sénateur Spivak: Monsieur Kinnear, certains des points que vous avez mentionnés concernant la concurrence intérieure ont été abordés par le commissaire de la concurrence. Il nous a dit que, si Canadien fait faillite, ces recommandations devraient être mises en place sinon aucun transporteur ne ferait concurrence au principal transporteur. La concurrence posera problème.

Ma question porte sur le caractère anticoncurrentiel de la politique des vols réguliers internationaux. Vous avez parlé de la politique d'ouverture des espaces aériens, mais en même temps, il y a un partage des codes de vol et deux principales alliances, qui — cela me frappe — sont intéressées à restreindre la concurrence entre deux grands groupes. Nous nous dirigeons non pas vers une plus grande concurrence, mais plutôt vers d'énormes monopoles qui ne laisseront pas de place aux transporteurs indépendants.

Le commissaire de la concurrence nous a dit que, si un important transporteur est créé, il offrirait la plupart des services internationaux à l'extérieur du Canada, et la concurrence peut poser des problèmes dans certains marchés internationaux et transfrontaliers, et ces problèmes prendront de l'ampleur si l'important transporteur se joint à une alliance dont les partenaires assurent les mêmes liaisons internationales. Bien entendu, nous sommes supposés fournir des conseils au gouvernement. Nous le faisons en fonction de nos perceptions. Nous espérons que le gouvernement en tiendra compte.

What are your specific recommendations? You described the situation in New Zealand and Australia. What would it take to compete with those huge alliances and make the transborder and international routes competitive?

Mr. Kinneear: Let us start with last week's Onex proposal. Had the Onex proposal run, everyone would be part of **oneworld**, so you could not go from here to Britain on a scheduled carrier unless you flew on **oneworld** because British Airways would be **oneworld**, Canadian would be **oneworld**, and Air Canada would be **oneworld**. You could not go to Hong Kong without flying on **oneworld**, that is, Cathay Pacific. You could not go to Australia unless you flew on **oneworld**, that is, Qantas.

We are saying that we can compete with that. We do not have a problem with that. However, surely we should be able to fly to London and sell a passenger a one-way ticket, and take a stand against this woolly mammoth, with the tusks, that is out there. Why must you protect the woolly mammoth from the competition that we could offer and the better service we can provide the Canadian public? Why is it that we are still living with rules that were designed to protect Air Canada as a Crown corporation, and Canadian as an airline that was being coaxed along to try to provide some competition in certain designated routes? Those days have gone.

You are quite right. The whole point of this exercise is that this is a tussle between two major alliance groups. It has nothing to do with foreign ownership and it has nothing to do with anything else other than trying to dominate certain segments of the airline sector.

We are saying that we can provide additional competition, provided we have access to runway slots so we can land our airplanes at times people wish to fly. As well, you must deregulate and take the handcuffs off us which we have lived with for the last 11 years. The regulations do not allow us to compete on a level playing field. Those are the charter rules and other regulations which are left over from another era, but which have yet to be removed from the statute book.

Senator Spivak: What is the provision related to 300,000 passengers?

Mr. Kinneear: In order for there to be two Canadian scheduled carriers on a route, the route must service more than 300,000 people. However, that is crazy because you build up a route, you spend years creating this traffic, and the moment you trip the bell at 300,000 passengers you allow your competitor to come in and take advantage of all the hard work which you have put into building that structure. When you get to 295,000 passengers, it is better, to restrict competition, to not transport more passengers because it will keep the competition off the route.

Senator Spivak: Do you think that these measures will enable you to compete with these huge monopolistic tendencies in this world market?

Quelles sont vos propres recommandations? Vous avez décrit la situation en Nouvelle-Zélande et en Australie. Que faudrait-il pour faire concurrence à ces énormes alliances et rendre des liaisons transfrontalières et internationales compétitives?

M. Kinneear: Commençons par la proposition d'Onex de la semaine dernière. Si la proposition d'Onex avait été acceptée, tout le monde ferait partie de **oneworld**, vous ne pourriez partir d'ici pour vous rendre en Grande-Bretagne à bord d'un transporteur régulier à moins de prendre un vol offert par **oneworld** parce que British Airways ferait partie de **oneworld**, Canadien ferait partie de **oneworld** et Air Canada ferait partie de **oneworld**. Vous ne pourriez vous rendre à Hong Kong sans prendre un vol de **oneworld**, c'est-à-dire par l'entremise de Cathay Pacific. Vous ne pourriez vous rendre en Australie sans prendre un vol de **oneworld**, c'est-à-dire par l'entremise de Qantas.

Nous disons que nous pouvons leur faire concurrence. Cela ne nous dérange pas. Toutefois, nous devrions sûrement être en mesure d'offrir un vol pour Londres et de vendre à un passager un aller simple et de nous opposer à ce dinosaure. Pourquoi devons-nous protéger le dinosaure de la concurrence que nous pouvons lui faire et du meilleur service que nous pouvons fournir au public canadien? Pourquoi devons-nous encore suivre des règles qui ont été conçues pour protéger Air Canada en tant que société d'État et Canadien comme transporteur qui a été manipulé pour tenter de garantir une certaine concurrence sur certaines liaisons désignées? Cette époque est révolue.

Vous avez parfaitement raison. Toute cette affaire est fondée sur le fait qu'il s'agit d'une lutte entre deux grandes alliances. Cela n'a rien à voir avec la propriété étrangère et cela n'a rien à voir avec quoi que ce soit d'autre que le fait d'essayer de dominer certains segments de l'industrie aérienne.

Nous disons que nous pouvons offrir une concurrence additionnelle, pourvu que nous ayons accès à certains créneaux horaires afin que nous puissions faire atterrir nos avions au moment où les gens en ont besoin. De plus, vous devez déréglementer et nous libérer des chaînes qui nous lient depuis les onze dernières années. La réglementation ne nous permet pas de concurrencer sur un pied d'égalité. Ce sont des règles et règlements qui sont dépassés, mais que nous n'avons pas encore éliminés des textes législatifs.

Le sénateur Spivak: Quelle est la disposition concernant les 300 000 passagers?

M. Kinneear: Afin que deux transporteurs réguliers puissent assurer une même liaison, il doit y avoir plus de 300 000 personnes à desservir. Toutefois, c'est fou, parce qu'on établit une route, on met des années à bâtir une clientèle, et le jour où on franchit la barre des 300 000 passagers on permet à notre concurrent de tirer profit de tout le travail acharné qu'on y a consacré. Lorsqu'on franchit la barre de 295 000 passagers, il est préférable, pour restreindre la concurrence, de ne pas accepter d'autres passagers afin qu'aucun autre concurrent ait accès à cette route.

Le sénateur Spivak: Est-ce que vous croyez que ces mesures vous permettront de faire concurrence à ces énormes monopoles sur le marché international?

My other question has to do with price. Canadian and Air Canada have 80 per cent of the domestic traffic and you have, I believe, 5 per cent. That is not competition because it has not, as far as I can see, encouraged lower prices. In fact, prices have increased. We were told that when deregulation comes about prices will come down. However, the prices have increased tremendously. Even though you are a low-cost airline, you are not providing enough competition for those prices to come down.

Mr. Kinneer: I would argue with that premise. I am flying to Florida right now cheaper than Wardair flew to Florida in 1970. You can fly with us to the U.K. or Europe cheaper than Wardair flew in 1970. Therefore, it is incorrect to say that airfares in Canada have increased dramatically. They have not. They are probably some of the lowest anywhere in the world. We sometimes forget that when we buy something with a Canadian dollar, it is worth about 67 cents, and we look at airfares in the U.S.A. and think that U.S. \$99 is Can. \$99, not Can. \$150. You must be very careful in drawing comparisons because air travel provided by the Canadian carriers is, in fact, some of the lowest-cost travel available.

One other issue is very important. Air Canada and Canadian have built a route structure to serve business travel which is on-demand aviation. If you finish your meeting in Vancouver at four o'clock in the afternoon and you wish to catch the five o'clock flight, there is one available. That is a very expensive way of providing air travel. Those who use it must pay for the privilege. That is very simple.

There are other ways to provide travel. I always use the analogy in our business of Air Canada providing the limousine service; and Canada 3000 providing the bus service. Passengers travel with us at a lower fare, but they must go when we are ready to go, not when they wish to go. That is how we create our larger load factors.

There are two markets and two demands are placed here. Please remember, though, that up until today there are still two carriers flying all of those routes and there are still two carriers providing a large amount of capacity, in fact, too much capacity. In that way, Gerald Schwartz was right. If you took out some of the capacity perhaps you could actually reduce the fares because you would have a higher load factor on the remaining flights.

We have this dichotomy. What we must try to achieve is a balance between capacity and fares. How much schedule integrity do you want? How many times a day do you wish to serve a small community; once a day with a big airplane, or six times a day with a small airplane? All these are decisions to be made in the marketplace, and each carries a cost implication.

I can provide you with low-cost air travel into and out of any of your smaller cities in Canada, by flying one A320 in there a day and by everyone getting on that plane. However, if you want a flight out in the morning and a flight back in the evening, and one

Mon autre question concerne le prix. Canadien et Air Canada détiennent 80 p. 100 du nombre de voyageurs à l'intérieur du pays et vous en détenez, je crois, 5 p. 100. Ce n'est pas de la concurrence parce que, pour autant que je sache, les prix n'ont pas diminué. En fait, les prix ont augmenté. On nous a dit que la déréglementation nous permettrait de faire chuter les prix. Toutefois, les prix ont énormément augmenté. Même si vous êtes un transporteur à bas prix, vous n'avez pas suffisamment de poids pour faire baisser les prix.

M. Kinneer: Je ne suis pas d'accord. J'offre des vols pour la Floride actuellement moins chers que ceux que Wardair offrait pour la Floride en 1970. Vous pouvez prendre un de nos avions à destination du Royaume-Uni ou de l'Europe à un tarif plus bas que celui de Wardair en 1970. Donc, il est inexact de dire que les tarifs au Canada ont augmenté de façon marquée. Au contraire. Ils sont probablement moins élevés que partout ailleurs dans le monde. Nous oublions parfois que, lorsque nous achetons quelque chose avec un dollar canadien, il vaut environ 67 cents, et nous voyons les tarifs aux États-Unis et pensons que 99 \$US équivaut à 99 \$CAN et non à 150 \$CAN. Il faut faire bien attention aux comparaisons parce que le transport aérien fourni par les transporteurs canadiens est, en fait, l'un des moins onéreux qui soit.

Une autre question est très importante. Air Canada et Canadien ont établi une structure de route répondant aux besoins des voyages d'affaires qui sont en demande. Si vous finissez votre réunion à Vancouver à 16 h et que vous souhaitez prendre le vol de 17 h, il y en a un de disponible. C'est une façon très coûteuse d'offrir le transport aérien. Ceux qui l'utilisent doivent payer pour le privilège. C'est très simple.

Il y a d'autres façons d'offrir du transport. Je fais souvent l'analogie suivante dans notre industrie: Air Canada offre le service de limousine, et Canada 3000, le service d'autobus. Les passagers voyagent avec nous à un faible tarif, mais ils doivent partir lorsque nous sommes prêts à partir et non lorsqu'ils le désirent. C'est comme ça que nous créons nos facteurs de charge plus élevés.

Il y a deux marchés et deux types de demande. N'oubliez pas, toutefois, que, jusqu'à présent, il y a encore deux transporteurs qui assurent la liaison sur toutes ces routes et qu'il y a encore deux transporteurs qui offrent une très grande capacité, en fait, une trop grande capacité. De ce point de vue, Gerald Schwartz avait raison. En réduisant cette capacité, on pourrait sans doute en fait réduire les tarifs parce que le facteur de charge serait plus élevé sur les vols restants.

Nous faisons face à cette dichotomie. Nous devons parvenir à atteindre un équilibre entre la capacité et les tarifs. Jusqu'à quel point désirons-nous l'intégrité des horaires? Combien de fois par jour voulez-vous desservir une petite collectivité? Une fois par jour avec un gros avion ou six fois par jour avec un petit avion? Voilà les décisions que nous devons prendre sur le marché, et chacune a une incidence sur les coûts.

Je peux vous offrir des vols à bas prix dans toutes les petites villes du Canada en utilisant un A320 une fois par jour et en faisant monter tout le monde à bord de cet avion. Toutefois, si vous voulez un vol le matin et un vol de retour le soir et un autre à

at lunch time in case you slept in, then you must pay for that service.

The level of air service is dictated by the type of service passengers want. Each community must decide what level they want. We provide service to the Yukon in the summer because that is when the demand is there. That is when the German tourists want to go to the Yukon. It would be futile to provide that amount of service in the winter because it could not possibly be supported. Not the same number of people go to Whitehorse in December, January and February that does in the summer. Why put on four or five more flights a week when there are not sufficient passengers?

Senator Atkins: Do you sell your seats by blocks to brokers?

Mr. Kinneer: We do if we are selling certain charter services, however, we do not on the scheduled service business. On the scheduled service business within North America, we distribute through tour operators, through the CRS, and through the normal travel agency networks. Canada 3000 takes responsibility for the risk of flying those programs.

Senator Atkins: However, you rely heavily on the travel agent.

Mr. Kinneer: Yes, all our product is distributed through travel agents.

Senator Atkins: Do you offer the same commissions as the two major airlines?

Mr. Kinneer: We offer more commission. At present, the two major airlines are offering 5 per cent. We are offering 12 per cent.

Senator Atkins: That is interesting.

The Chairman: If there are no further questions, I thank you, Mr. Kinneer, very much for your presentation.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, November 9, 1999

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, met this day at 1:30 p.m. to consider the order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement.

Senator Lise Bacon (Chairman) in the Chair.

[English]

The Chairman: Honourable senators, we are meeting again this afternoon to continue our study of the air carrier issues. Our first witnesses this afternoon are from the Canadian Airports Council.

Welcome to our committee, and please proceed.

l'heure du lunch au cas où vous passeriez tout droit, alors vous devez payer pour obtenir ce service.

Le niveau de service aérien dépend du type de service que désirent les passagers. Chaque collectivité doit décider du niveau qu'elle veut. Nous desservons le Yukon en été parce que c'est à ce moment-là que la demande est forte à cet endroit. C'est à ce moment-là que les touristes allemands veulent aller au Yukon. Il serait inutile d'offrir le même service en hiver parce qu'il serait impossible de l'assumer. Il y a beaucoup moins de gens qui se rendent à Whitehorse en décembre, en janvier et en février que pendant l'été. Pourquoi offrir quatre ou cinq vols de plus par semaine lorsqu'il n'y a pas suffisamment de passagers?

Le sénateur Atkins: Est-ce que vous vendez vos sièges en bloc aux courtiers?

M. Kinneer: Nous le faisons si nous offrons certains services nolisés; toutefois, nous ne le faisons pas pour les vols réguliers. En ce qui a trait aux vols réguliers en Amérique du Nord, nous faisons affaire avec quatre voyagistes, le SRI et des réseaux normaux d'agences de voyages. Canada 3000 assume la responsabilité des risques que supposent ces programmes.

Le sénateur Atkins: Toutefois, vous dépendez énormément de l'agent de voyage.

M. Kinneer: Oui, tous nos produits sont distribués par l'entremise des agents de voyage.

Le sénateur Atkins: Offrez-vous les mêmes commissions que les deux grands transporteurs?

M. Kinneer: Nous offrons une commission plus élevée. À l'heure actuelle, les deux grands transporteurs offrent 5 p. 100. Nous offrons 12 p. 100.

Le sénateur Atkins: C'est intéressant.

La présidente: S'il n'y pas d'autres questions, je vous remercie beaucoup, monsieur Kinneer, de votre témoignage.

Le comité suspend ses travaux.

OTTAWA, le mardi 9 novembre 1999

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 30, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports du Canada, pour étudier le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle.

Le sénateur Lise Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente: Honorables sénateurs, nous poursuivons cet après-midi notre étude sur les transporteurs aériens. Nous accueillons aujourd'hui comme premier témoin le Conseil des aéroports du Canada.

Je vous souhaite la bienvenue. Vous avez la parole.

Mr. Neil Raynor, Executive Director, Canadian Airports Council: Thank you, Madam Chairman and honourable senators, for giving us the opportunity today to present a different perspective on these issues, one from the airports of Canada. We appreciate the opportunity to appear before you today. This is the first time that the Canadian Airports Council has appeared before any parliamentary committee, so it is a double honour for us to be here.

I believe you will find that we provide a distinct and different perspective from those of the witnesses you have heard to date.

First, I will talk about the Canadian Airports Council itself so that you will be able to understand the organization. We represent local, regional and national airport system airports stretching across the country from St. John's, Newfoundland to Victoria, British Columbia, and from airports the size of that in Grande Prairie in Alberta to the very largest, Lester B. Pearson International Airport in Toronto. We are welcoming many more airports across the country each and every day, and of all sizes. We have captured most of the large ones. Over 95 per cent of all domestic travellers use Canadian Airports Council member airports to start or complete their journeys safely and securely.

The Canadian Airports Council is the voice of airports in Canada. In 1992, the Government of Canada had the good sense to start devolving those airports to local bodies to encourage appropriate development based on local markets, realities and priorities. With CAC representing airports of very different sizes, in different stages of development, and with different growth opportunities, no one solution is going to fit every need. The Canadian Airports Council encourages the committee to take account of these local differences in crafting solutions to the issues we are here to discuss. We also encourage you to seek the views of those individual airports, to get their local and important perspectives.

However, at the outset, before I turn to Mr. Benoit, we can state categorically that the Canadian Airports Council member airports are all in favour of competition because of the benefits that competition brings to the communities and to the travellers they serve.

I will now ask Mr. Benoit to continue.

[Translation]

Mr. Paul Benoit, President and Chief Executive Officer, Canadian Airports Council: Madam Chairman, honourable senators, our presentation will be English, but we will gladly answer your questions in either French or English.

[English]

The question before your committee today is one that has been debated within the airport community, not only in Canada but also in the United States and in Europe. We recognize that airports have a role to play in promoting competition, in terms of both the airlines that serve our communities and the non-airline services that we provide to our travellers. Airport executives and their teams have taken this responsibility very seriously. Airport planning horizons stretch 10 to 15 years because of the size and the impacts of our investment. Airport management is constantly

M. Neil Raynor, directeur exécutif, Conseil des aéroports du Canada: Madame la présidente et honorables sénateurs, je vous remercie de nous donner l'occasion de vous exposer aujourd'hui un point de vue différent, soit celui des aéroports du Canada. Nous sommes heureux de vous rencontrer. C'est la première fois que le Conseil des aéroports du Canada comparaît devant un comité parlementaire. C'est donc un double honneur pour nous d'être ici.

Comme vous allez le constater, notre point de vue diffère de celui que vous ont présenté les témoins entendus jusqu'ici.

D'abord, j'aimerais dire quelques mots au sujet du Conseil des aéroports du Canada pour vous donner une idée de ce que nous faisons. Le CAC représente les aéroports du réseau national d'aéroports locaux, régionaux et nationaux, de St-Jean, Terre-Neuve, à Victoria, en Colombie-Britannique, des aéroports aussi petits que celui de Grande Prairie, en Alberta, et aussi gros que l'aéroport international Lester B. Pearson, à Toronto. Un nombre grandissant d'aéroports de toutes tailles joignent tous les jours les rangs de la CAC. Nous représentons la plupart des grands aéroports. Plus de 95 p. 100 de tous les vols intérieurs utilisent les aéroports membres du Conseil.

Le CAC est la voix des aéroports du Canada. En 1992, le gouvernement a pris la sage décision de céder ces aéroports à des intérêts locaux afin d'encourager leur développement en fonction des priorités et des marchés locaux. Dans la mesure où le CAC représente des aéroports de tailles très différentes, qui en sont à des étapes diverses de développement et dont les possibilités de croissance sont inégales, il n'existe pas de panacée pour répondre à tous les besoins. Le CAC encourage le comité permanent à tenir compte des différences locales pour trouver des solutions aux problèmes dont nous parlons ici. Nous vous encourageons également à demander à chaque administration aéroportuaire son point de vue.

Avant de céder la parole à M. Benoit, je tiens à dire que, dès le départ, nous pouvons affirmer catégoriquement que les aéroports membres du CAC sont en faveur de la concurrence en raison des avantages que cela représente pour les collectivités et les voyageurs.

Je vais maintenant donner la parole à M. Benoit.

[Français]

M. Paul Benoit, président et chef de la direction, Conseil des aéroports du Canada: Madame la présidente, honorables sénateurs, nous ferons notre présentation en anglais, mais nous répondrons volontiers à vos questions en français ou en anglais.

[Traduction]

La question dont traite le comité aujourd'hui est débattue dans le milieu aéroportuaire non seulement au Canada, mais également aux États-Unis et en Europe. Nous savons très bien que les aéroports ont un rôle à jouer pour promouvoir la concurrence, tant au niveau des compagnies aériennes qui desservent les localités qu'au plan des services connexes offerts aux voyageurs. Les dirigeants des aéroports et leurs équipes prennent cette responsabilité très au sérieux. L'horizon de planification des aéroports s'étire sur 10 à 15 ans en raison de la taille et des effets

seeking to increase the number of domestic, transborder and international routes served by airlines in their communities. They are looking to provide choice of routings and enhanced frequency because they know that that confers benefits in terms of opportunity for affordable travel, and they are looking to achieve the very best possible fares by encouraging competition.

Airport management has focussed on providing quality service and choice together with the lowest feasible prices. On the commercial side of airports, there is tangible evidence of that in the adoption of "street-level" pricing policies in our airports that are of direct benefit to the consumer.

While we are all concerned about the outcome of the current round of airline restructuring and the creation of an effective monopoly, we believe that regulation, or re-regulation, is not an answer to the airlines' current problems and should be studiously avoided.

To help you understand the Canadian Airports Council's position on the question of airline restructuring, it might be useful for the committee to have a background on the airport devolution experience. When the federal government first commercialized some of the largest airports in 1992, it was breaking new ground. It was, in effect, an act of faith, and the government of the day decided it appropriate to review the process of the policy after five years of local airport authority control. That review has now taken place.

The overwhelming conclusion of the review is that the policy has been successful and that there is no basis for greater federal intrusion in local airport management and business practices. The locally focused and accountable airport authorities better serve their communities. The same communities enthusiastically endorse the airports as economic engines of their regions. The principal aim of the airport authorities, which is to maintain a safe and secure operation while enhancing efficiency and delivering cost-effective services, has been achieved to a remarkable degree in a very short time, according to the report.

Today, the airlines, by their own admission, have greater influence over capital investments, and acknowledge that airport management is focused on their needs as never before. All this has been achieved through the efforts of people dedicated to making it happen. Moving from federal stewardship to a business oriented approach was neither straightforward nor easy, but the people — and most of them are former Transport Canada employees — have risen to the challenge.

For its part, the federal government got out of the business of running airports, and as a consequence it is saving over \$100 million in costs annually. Moreover, it now receives over \$200 million in rent each and every year from the commercialized airports. While that is a success from the federal government's fiscal perspective, that same rent represents a dramatic increase in cost to airport users, and that figure is set to increase again when participation rent kicks in at various airports, which will further compound the problems of this industry.

des investissements. La direction cherche constamment à accroître le nombre des liaisons intérieures, transfrontalières et internationales à partir de son aéroport. Elle souhaite offrir des choix d'itinéraires et augmenter la fréquence des vols, car elle sait que cela multiplie les options de voyages à prix abordable. Et elle cherche à établir les meilleurs tarifs possibles en encourageant la concurrence.

La direction donne la priorité à la prestation de services de qualité et au choix, au prix le plus bas possible. Sur le plan commercial, la preuve en est l'adoption de politiques de prix grand public dont profitent directement les consommateurs.

Préoccupés de la restructuration des transporteurs aériens et de la création d'un véritable monopole, nous croyons néanmoins que la réglementation, qu'elle prenne ou non une nouvelle forme, n'est pas la solution aux problèmes actuels des compagnies aériennes et que cette option doit être soigneusement évitée.

Pour mieux comprendre la position du CAC sur la question de la restructuration des compagnies aériennes, il serait sans doute utile de présenter au comité quelques données sur la cession des aéroports. Lorsque le gouvernement fédéral a commercialisé pour la première fois certains grands aéroports du Canada en 1992, il faisait oeuvre de pionnier. Il s'agissait d'un acte de foi, et le gouvernement de l'époque a consenti de voir les résultats de cette politique après cinq ans. L'examen a eu lieu.

On a conclu à la réussite de cette politique et que le gouvernement fédéral n'a pas à se mêler davantage de la gestion et des pratiques commerciales des aéroports. Les administrations aéroportuaires locales servent mieux leur collectivité. La population locale veut que son aéroport soit un moteur économique de leur région. Le but principal des administrations aéroportuaires, qui est d'assurer la sécurité des opérations tout en améliorant l'efficacité et en offrant des services rentables, a été atteint dans une très large mesure en très peu de temps.

Les compagnies aériennes admettent aujourd'hui qu'elles ont plus d'influence sur les dépenses d'immobilisations et reconnaissent que la gestion des aéroports répond à leurs besoins comme jamais auparavant. Tout cela a été possible grâce aux efforts des gens qui se sont consacrés à cette tâche. Le passage d'une gérance fédérale à une approche commerciale n'a été ni simple ni facile. Mais les personnes en cause — principalement d'anciens employés de Transports Canada — ont été à la hauteur du défi.

Pour sa part, le gouvernement fédéral s'est retiré de la gestion des aéroports et, ce faisant, a économisé plus de 100 millions de dollars par an. De plus, il touche maintenant plus de 200 millions de dollars de loyer chaque année. Mais ce loyer, s'il est un avantage budgétaire pour le gouvernement fédéral, représente une augmentation considérable des coûts pour les utilisateurs des aéroports. Et ces chiffres devraient augmenter encore lorsque la participation aux revenus entrera en ligne de compte, ce qui aggraverait encore notre problème.

Senator Kirby: Madam Chairman, I am concerned that, if the witnesses read all 13 pages, we will not have any time for questions. Perhaps they could just read the highlights.

Mr. Benoit: As I understand it, the committee has reviewed the document. We would then be prepared to answer the questions. I can go over our report very quickly, Madam Chairman, if that is what you prefer.

The Chairman: Yes, please.

Mr. Benoit: We will address certain areas such as slot control. Lester B. Pearson International Airport is currently the only slot-controlled airport in this country. It is important to realize that eventually slot controls may become necessary at Dorval, Calgary and Vancouver.

Today at Pearson, Air Canada, Canadian and their regional affiliates hold the majority of slots. They overwhelmingly control the morning and afternoon peaks at these airports. It is the position of the Canadian Airports Council that slots are a public and not a private good. These slots are not owned by the airlines, and the same thing should be said of international routes.

In view of their signal importance for the smooth operation and development of community-based airports, we believe that slots would be better managed by others than the airlines. Allocation of the slots should be based on three clear principles: fostering competition; use-it-directly-or-lose-it policies; and the reflection of international obligations.

I shall now turn to the subject of the impact on smaller airports. They often tend to be forgotten as we go through this process. On page 10 of our presentation you will see highlighted three key issues that involve smaller airports.

First, essential service must be guaranteed to communities served by smaller airports by whatever carrier structure emerges from the restructuring process. Second, regulation must not establish a monopoly. Third, the federal government must increase the size of the Airport Capital Assistance Program to smaller airports to a minimum of \$105 million per year, bearing in mind that as airports we are paying over \$200 million in rent to the federal government today.

We will now go directly to our conclusions.

Mr. Raynor: The text really boils down to the following conclusions and recommendations that the Canadian Airports Council has for the restructuring process.

We believe that the federal government is right to be concerned about the potential for a dominant domestic carrier emerging. Since I wrote this on Friday, of course, things have moved ahead. We do not necessarily believe that regulation or re-regulation is the answer to the current problems.

We are willing and able to participate in helping solve the industry's problems. The devolution of airports has created the right conditions, in my opinion, for airports to respond proactively to support competition for the future.

Le sénateur Kirby: Madame la présidente, si les témoins lisent tout leur mémoire, nous n'aurons pas de temps de poser des questions. Ils pourraient peut-être tout simplement nous donner les points essentiels.

M. Benoit: D'après ce que je comprends, le comité a jeté un coup d'oeil sur le document. Nous sommes alors prêts à répondre aux questions. Je peux en faire la lecture très rapidement, si c'est ce que vous préférez, madame la présidente.

La présidente: D'accord.

M. Benoit: Nous abordons certaines questions comme le contrôle des créneaux d'atterrissage. L'aéroport Pearson de Toronto est actuellement le seul aéroport au Canada qui contrôle les créneaux. Il est important de se rendre compte que le contrôle des créneaux pourrait s'avérer nécessaire dans d'autres grands aéroports comme Vancouver, Calgary et Dorval.

Actuellement, à Pearson, Air Canada, Canadien International et leurs affiliés régionaux détiennent la majorité des créneaux et contrôlent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Le CAC estime que les créneaux sont un bien public et non privé. Ils ne sont pas la propriété des compagnies aériennes. Il en va de même pour les liaisons internationales.

Étant donné leur très grande importance pour l'exploitation et le développement ordonnés des aéroports communautaires, les créneaux devraient être gérés par d'autres entités. L'attribution de ces créneaux devrait être fondée sur trois principes clairs: une concurrence accrue; la politique dite à prendre ou à laisser; le respect des obligations internationales.

Je vais maintenant parler de l'impact de la restructuration sur les petits aéroports, qu'on a souvent tendance à oublier. Vous trouverez à la page 10 de notre mémoire les trois grandes questions qui sont importantes pour les petits aéroports.

D'abord, la structure qui émergera du processus de restructuration doit garantir les services essentiels aux collectivités desservies par les petits aéroports. Ensuite, la réglementation ne doit pas donner un monopole de droit. Enfin, le gouvernement fédéral doit relever le niveau du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires à un minimum de 105 millions de dollars par an, compte tenu du fait que les aéroports versent plus de 200 millions de dollars de loyer au gouvernement fédéral.

Passons maintenant aux conclusions.

M. Raynor: Voici les conclusions et les recommandations qu'a formulées le CAC relativement au processus de restructuration.

Le gouvernement fédéral a raison de s'inquiéter de la possibilité qu'une compagnie aérienne dominante voit le jour. J'ai rédigé ce texte vendredi et, depuis, beaucoup de choses ont changé. À notre avis, la réglementation, nouvelle ou non, ne permettra pas nécessairement de régler les problèmes actuels.

Les administrations aéroportuaires sont prêtes à participer à la résolution des problèmes de restructuration du secteur des compagnies aériennes. La cession des aéroports a créé des conditions propices pour que les aéroports puissent, de façon proactive, soutenir la concurrence.

Therefore, we would make the following recommendations. Of particular importance to the airports and to our users, clients and customers is that we reduce the rent burden. There are three elements to this. First, Transport Canada must acknowledge that they can enhance our ability to respond in a pro-competitive environment by reducing our rent. Second, as an indication of good faith, the rents should be capped at the current rate, and, as Mr. Benoit has indicated, that is at about \$200 million to \$250 million at present. Third, Transport Canada should involve the industry and the airports in developing a set of key principles that will define the rent for the future.

At the smaller airports, there are three points: essential service must be guaranteed, regulation must not establish a monopoly by right, and the federal government must increase the size and scope of the all-important ACAP program, which assists the small airports in their capital needs.

If — and it is a big “if” in my opinion — if slots are needed at Canadian airports, they should remain in public ownership and be managed by the airport authority. We do not need to put a regulatory body in place if we have clear rules and principles.

Common-use facilities can result in lowering the overall costs to our customers and clients. That is most important. We believe that with appropriate incentives, such as reductions in the Crown rent, more airports will be able to adopt policies to provide shared-use facilities, which is very much, as we make the point in the paper, pro-competitive.

The Chicago formula — and we can go through these technical issues, if you wish, during questioning — which is a formula that is used to share costs currently, we believe works against the smaller airlines and the start-up airlines and should be changed.

Finally, as part of the federal government's agreement to any scenario that creates a dominant domestic carrier, that airline should be required to forego its majority and interest rights under current agreements and to surrender back to the airport authorities its rights to facilities that could be converted to common use. I am thinking of things such as the gates, bridges and ticket counters that one sees as a passenger while travelling through the airport.

Senator Forrestall: Two or three years ago we privatized Canadian ports. There was a very interesting debate, and people looked askance at me and wondered if I had taken leave of my senses because of the position I took. My concern was, of course, for the ports and the management of them and where they would find the capital to expand and do maintenance work and so on. My ultimate concern was about the impact the privatization would have on the municipalities in which the ports were located.

Les recommandations que nous formulons sont donc les suivantes. Il faut réduire le fardeau locatif dans l'intérêt des aéroports, des usagers, des clients. Cette mesure comporte trois volets. Premièrement, Transports Canada doit reconnaître qu'il peut renforcer, en réduisant les loyers, la capacité des aéroports d'évoluer dans un contexte favorable à la concurrence. Deuxièmement, pour marquer sa bonne foi, Transports Canada devrait bloquer les loyers au niveau de 1999. Comme l'a indiqué M. Benoit, cela représente une dépense de 200 à 250 millions de dollars. Troisièmement, Transports Canada devrait faire participer l'industrie et les aéroports à l'élaboration d'un ensemble de principes clés afin de fixer un niveau juste et adéquat de loyer à payer.

En ce qui concerne les petits aéroports, les services essentiels doivent être garantis, la réglementation ne doit pas donner un monopole de droit, et le gouvernement fédéral doit relever le niveau et élargir la portée du programme aux immobilisations aéroportuaires.

Lorsqu'il est nécessaire — et j'insiste là-dessus — qu'existent des créneaux d'atterrissage, ils doivent rester la priorité publique et être gérés par l'administration aéroportuaire. Il n'y a aucune raison de créer un mécanisme réglementaire si l'on dispose de règles claires pour régir l'attribution des créneaux.

L'utilisation commune des installations permet d'abaisser les coûts assumés par nos clients. Il s'agit là d'un point important. Le CAC estime que si l'on offrait des incitatifs, comme la réduction des loyers versés à la Couronne, les aéroports seraient plus nombreux à adopter ce type de politique et à fournir des installations partagées, ce qui, comme nous l'avons indiqué, contribue à créer un contexte favorable à la concurrence.

La formule de Chicago — et nous pourrions discuter de tout cela quand nous passerons aux questions — concernant le partage des coûts des services essentiels devrait être modifiée, car elle ne sert pas les intérêts des aéroports petits et nouveaux.

Enfin, si le gouvernement fédéral accepte le principe d'une compagnie intérieure dominante, cette compagnie devrait être tenue d'abandonner ses droits de participation majoritaire dans le cadre des accords actuels et de remettre aux administrations aéroportuaires ses droits à l'utilisation des installations qui seraient alors converties en vue d'une utilisation commune. Je fais allusion ici aux portes, aux passerelles d'embarquement et aux billetteries qu'on trouve dans les aéroports.

Le sénateur Forrestall: Nous avons privatisé les installations portuaires il y a deux ou trois ans de cela. Cette question a fait l'objet d'un débat fort intéressant. Les gens m'ont regardé de travers et se sont demandé si j'avais perdu la tête à cause de la position que j'avais adoptée. J'avais des inquiétudes, bien entendu, au sujet de la gestion des ports et je me demandais où ils allaient trouver l'argent pour financer les projets d'agrandissement, les travaux d'entretien, ainsi de suite. Ce qui me préoccupait avant tout, c'était l'impact qu'aurait la privatisation sur les municipalités où étaient situées les installations portuaires.

On day one, they got a grant in lieu of taxes, because they were non-taxable. The airports pay a grant in lieu of taxes. What happens if there is no business at the airports and the airports are not able to pay grants in lieu of taxes or pay taxes to the municipalities in which they are located?

In terms of ports, I could list the areas on which that has an impact. I think that, for airports, you will find it likely that cuts could extend all the way to impact upon fire fighting services and the delivery of that service.

Could you comment on that, because I am wondering if it is a problem with airports as it was and continues to be with ports.

Mr. Benoit: Taxes are a problem for all of us, but that might be a matter of consideration for another committee. We at the Ottawa Airport have seen, for example, our tax bill go from \$2.9 million to \$7.3 million. That is a major concern to us. The major airports are currently maintaining fire fighting services — and they are all exceeding Transport Canada's norms — and that is, first and foremost, something we continue.

The airports by being privatized have been allowed to operate on a business-oriented basis, rather than necessarily as a system managed by one entity. Our boards, as you know, are made up from the communities. The communities have full input. We are currently, at several airports, looking at major restructuring, major building projects.

The acid test comes for us when we go out and borrow money, because, as you also know, no airport of size today receives federal money. In fact, we are paying at our airport approximately \$5 million to the Crown in rent each and every year, and the amount goes up each and every year. We have some very high expenses, but our airports are sustainable and profitable and the money is being reinvested in our facilities.

Senator Forrestall: Are you able to meet the additional tax burden?

Mr. Benoit: We are currently on appeal on that. It varies from community to community. As you get to the smaller airports, it becomes a more critical issue. It is possible that new regulations being introduced by the federal Government will have an impact on these communities. Some of these questions were not there when these communities took over the airports, but the larger airports are in a much more enviable position than the smaller ones. Perhaps it all revolves around the fact that previously the legislator was both the regulator and the operator, whereas now the legislator is no longer the operator but is only the regulator, and the regulator is getting very strict.

Mr. Raynor: Perhaps I could pick up on the point about smaller airports. You asked a specific question about the fire fighting service, or the emergency response service, ERS in the shorthand of the aviation community. This morning I was at a

Elles ont eu droit, dès le départ, à des subventions tenant lieu de taxes parce qu'elles n'étaient pas imposables. Les aéroports versent une subvention tenant lieu de taxes. Or, qu'arrive-t-il si les aéroports, faute de clients, ne sont pas en mesure de verser une subvention aux municipalités ou de payer leurs impôts fonciers?

Quand les installations portuaires sont confrontées à ce problème, l'impact se fait sentir sur divers secteurs. Pour ce qui est des aéroports, cela pourrait avoir des conséquences sur tous les services, même les services d'incendie.

J'aimerais avoir votre opinion là-dessus, car je me demande si cela constitue un problème pour les aéroports, comme c'est le cas pour les installations portuaires.

M. Benoit: La question des impôts préoccupe tout le monde, mais il faudrait peut-être laisser à un autre comité le soin de se pencher là-dessus. Dans le cas de l'aéroport d'Ottawa, l'impôt foncier est passé de 2,9 à 7,3 millions de dollars. Cela nous pose un problème majeur. Les grands aéroports fournissent des services d'incendie — et ils dépassent tous les normes fixées par Transports Canada — et aucun changement n'est prévu de ce côté là.

Les aéroports, une fois privatisés, ont été autorisés à fonctionner comme une entreprise, et non pas nécessairement comme un système géré par une entité. Les conseils d'administration, comme vous le savez, sont composés de représentants des collectivités. Celles-ci participent à toutes les décisions. Plusieurs aéroports envisagent à l'heure actuelle d'entreprendre des travaux majeurs, des projets d'immobilisations importants.

C'est au moment de contracter des emprunts que nous savons si nous passons le test, car, comme vous le savez, aucun aéroport aujourd'hui, peu importe sa taille, ne reçoit de l'aide du gouvernement fédéral. En fait, notre aéroport verse tous les ans environ 5 millions de dollars en frais de location à l'État, et ce montant ne cesse d'augmenter. Nous avons de très grosses dépenses à assumer, mais nos aéroports sont financièrement autonomes et rentables et l'argent est réinvesti dans les installations.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que vous êtes en mesure de supporter ce fardeau fiscal supplémentaire?

M. Benoit: Nous avons demandé une révision de l'impôt foncier. Le fardeau varie d'une collectivité à l'autre. Le problème est beaucoup plus sérieux dans le cas des petits aéroports. Il est possible que les nouveaux règlements adoptés par le gouvernement fédéral aient un impact sur ces collectivités. Certains de ces problèmes n'existaient pas quand les collectivités ont pris en charge les aéroports, mais les grands aéroports se trouvent en bien meilleure posture que les petits aéroports. Il est possible que toute cette situation soit attribuable au fait que, dans le passé, le législateur agissait à la fois comme organisme de réglementation et exploitant. Aujourd'hui, le législateur n'agit plus comme exploitant, mais seulement comme organisme de réglementation. Et il ne cesse de resserrer les règles.

M. Raynor: J'aimerais faire un commentaire au sujet des petits aéroports. Vous avez posé une question au sujet des services d'incendie ou des services d'intervention d'urgence, les SIV comme nous les appelons dans le milieu. Ce matin, j'ai assisté à

meeting of CARAC, the Canadian Aviation Regulation Advisory Council, which is in the process of considering what the future of ERS is at smaller airports.

When the federal government transferred operation and ownership of those smaller airports to municipalities and local groups, it did so on the basis that it had removed the need for dedicated fire fighting services at the airport, the proposal that we are discussing right now. The federal government has reversed that proposal and intends to regulate those fire fighting services back into the airports. The net effect of that is that a number of community airports will close because the costs of that will be unsustainable.

Quite often, the cost of implementing the regulation that is being proposed is fully one-third of the operating budget of a smaller airport. It is just not feasible, unless the federal government comes up with the money, and at the moment there is no indication that it is prepared to do that.

Senator Forrestall: The management of airports — tower services, ground services and weather services — are not caught up in this, are they?

Mr. Benoit: NAVCAN, which is a private corporation, manages the air traffic control system. The federal government has divested that. With regard to weather services, the federal government, I think correctly in terms of principles, is getting into the realm of regulator-legislator overseeing the safety of airports.

The 24-hour fire fighting service that we have at our Ottawa airport costs us over \$2 million per year. The vehicles alone cost over \$700,000. To sustain a service like that, small communities would have to raise their rates. What is even more critical is that small carriers, which normally do very short hauls, would not be able to get a return on their investments and would therefore pull out. That is why we say that economic impacts on airports also have impacts on communities being able to maintain their services.

Senator Finestone: We are going to be writing a report. Are you suggesting that there should be consideration given in our report to the maintenance of essential services in small communities by the Government of Canada?

Mr. Benoit: The federal government is currently drawing close to one-quarter of a billion dollars a year in rent from the airports that are privatized. Under some of the proposed regulation changes, communities will lose their air service because they will not be able to afford it, unless some of that money goes back into the system. That is a question for honourable senators to ponder.

Senator Fairbairn: You may notice that I continue to ask questions about small airports and the effect of this particular airline situation on small airports. In many parts of the country, these additional costs were removed at the instruction of the government. Now, after the agreements are signed and people have put the money together to operate the airports under a certain degree of regulation, the regulations are being changed.

une réunion du CARAC, le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, qui est en train de se pencher sur l'avenir des SIV dans les petits aéroports.

Quand le gouvernement fédéral a cédé l'exploitation et le contrôle des petits aéroports aux municipalités et aux groupes locaux, il l'a fait en partant du principe qu'il ne jugeait plus nécessaire d'avoir des équipes de sapeurs-pompiers dans les aéroports. C'est la proposition que nous sommes en train d'examiner. Le gouvernement fédéral a changé d'idée et entend maintenant réglementer les services d'incendie dans les aéroports. Or, plusieurs aéroports communautaires vont être obligés de fermer parce que ces services coûtent trop cher.

Souvent, les coûts de mise en oeuvre des règlements proposés représentent le quart du budget d'exploitation d'un petit aéroport. Cette proposition n'est tout simplement pas réalisable, à moins que le gouvernement fédéral ne s'engage à fournir les fonds nécessaires, ce qui ne semble pas être le cas pour l'instant.

Le sénateur Forrestall: La gestion des aéroports — les services de la tour, les services au sol et les services météorologiques — n'est pas en cause ici, n'est-ce pas?

M. Benoit: NAVCAN, une entreprise privée, gère le système de contrôle de la circulation aérienne. Le gouvernement fédéral a cédé cette fonction. Quant aux services météorologiques, le gouvernement fédéral se cantonne, à juste titre sur le plan des principes, dans le rôle de législateur et d'organisme de réglementation qui voit à la sécurité des aéroports.

Le service de lutte contre les incendies assuré 24 heures sur 24 à l'aéroport d'Ottawa nous coûte plus de 2 millions de dollars par année. Les véhicules à eux seuls coûtent plus de 700 000 \$. Pour assurer un pareil service, il faudrait que les petites localités augmentent leurs tarifs. Fait encore plus névralgique, les petits transporteurs, qui assurent habituellement les liaisons très courtes, seraient incapables d'obtenir un rendement sur leur investissement et se retireraient donc du marché. C'est pourquoi nous affirmons que les retombées économiques sur les aéroports ont aussi des impacts sur le maintien des services dans les localités.

Le sénateur Finestone: Nous allons rédiger un rapport. Proposez-vous qu'on envisage, dans ce rapport, que le gouvernement du Canada maintienne les services essentiels dans les petites localités?

M. Benoit: Le gouvernement fédéral perçoit près d'un quart de milliard de dollars chaque année en loyer des aéroports qui ont été privatisés. Aux termes de certains changements projetés aux règlements, des localités perdront leur service aérien parce qu'elles ne peuvent pas se le payer, à moins qu'une partie de cet argent ne soit réinjecté dans le système. Il y a là pour les honorables sénateurs matière à réflexion.

Le sénateur Fairbairn: Vous avez peut-être remarqué que je continue de poser des questions au sujet des petits aéroports et de l'effet qu'aura la situation de cette ligne aérienne particulière sur eux. Dans de nombreuses régions du pays, ces coûts additionnels ont été abolis sur ordre du gouvernement. Maintenant que les ententes sont signées et qu'on a réuni des fonds pour exploiter les aéroports dans un contexte plus déréglementé, voilà qu'on envisage de changer les règles.

In addition, there is anxiety about the possible reduction of flights. We may have far fewer airports in Canada. Airlines should be cognizant of that, because, if we do not have the airports, they will not be flying the planes in.

Senator Spivak: On the same line of questioning, what is the relationship between the rent charged and the market value, and what is the rationale for the federal government to continue to collect this rent, other than deficit reduction?

Mr. Benoit: Initially, the federal government's policy was that the Crown should be no worse off after airport devolution than before. Some of us think that the philosophy has changed to "must be better off" as opposed to "no worse off". There is very little economic reason to any airport lease.

The federal government has managed to shed about \$100 million in costs and a few thousand employees. It has turned it over to the private sector. We pay one-quarter of a billion dollars in rent. We are building \$5 billion to \$6 billion of new infrastructure over the next several years. At the end of the lease, the Crown owns it. If I were in Treasury Board, I would say that that is a tremendous idea.

Senator Kirby: On a point of clarification, are you leasing the land? Are you leasing the building? What are you leasing? Why is it that, if you do capital improvements, they are not yours?

Mr. Benoit: Generally, in the larger airports we have a 60-year lease for the facility.

Senator Kirby: Is that on the buildings or land?

Mr. Benoit: Land and buildings — the whole facility. That is, for 60 years plus an additional 20 years we have quiet enjoyment of the facility. However, at the end of our lease, because the buildings are on Crown land, they revert back to the Crown, whether we built them or not. For example, if we replace a terminal in Ottawa with a brand new terminal, at the end of the lease it is not ours.

Perhaps Mr. Raynor can address the situation at the smaller airports, because their situation is different from that of the larger ones.

Senator Spivak: Would you characterize this as a tax? We talk about tax reduction, yet there are hidden fees everywhere.

Mr. Raynor: Some would characterize it that way. Some of the international organizations that oversee airlines and aviation, ICAO, for instance, see this directly as a hidden tax and have commented on that.

To go back to the point about the rent, it is very interesting to note that the rent was based on the net book value of the facility, what the federal government said the property was worth on the day of transfer, although each lease deal is different.

De plus, on s'inquiète d'une éventuelle réduction des vols. Il se pourrait que l'on se retrouve avec beaucoup moins d'aéroports au Canada. Il faudrait que les lignes aériennes en prennent conscience parce que, si nous n'avons pas les aéroports, elles ne pourront y poser leurs appareils.

Le sénateur Spivak: Dans le même ordre d'idées, j'aimerais savoir quel rapport il y a entre le loyer exigé et la valeur marchande et comment le gouvernement fédéral justifie la perception de ces loyers, si ce n'est pour réduire le déficit?

M. Benoit: Au début, le gouvernement fédéral avait pour principe que les recettes de l'État ne devaient pas diminuer, après la cession des aéroports. Certains d'entre nous estiment qu'il a depuis lors révisé sa position et qu'il cherche à améliorer ses recettes. Il y a très peu de justifications économiques pour toucher un loyer en rapport avec un aéroport.

Le gouvernement fédéral a réussi à se débarrasser de coûts représentant environ 100 millions de dollars et de quelques milliers d'employés. Il a tout cédé aux entreprises privées. Nous payons un quart de milliard de dollars en loyers. Nous allons mettre en place, au cours des prochaines années, une nouvelle infrastructure, au coût de 5 à 6 milliards de dollars. À la fin du bail, cette infrastructure sera la propriété de l'État. Si j'étais au Conseil du Trésor, j'estimerai avoir fait une très bonne affaire.

Le sénateur Kirby: J'aimerais que vous m'éclairciez un point. Est-ce que vous avez un bail foncier? Louez-vous l'immeuble? Que louez-vous au juste? Comment se fait-il, si vous apportez des améliorations aux immobilisations, qu'elles ne vous appartiennent pas?

M. Benoit: En règle générale, dans les grands aéroports, nous avons un bail de 60 ans qui nous permet d'utiliser l'installation.

Le sénateur Kirby: Ce bail vise-t-il les immeubles ou la propriété foncière?

M. Benoit: Il s'applique au terrain et aux bâtiments — à tout l'aéroport. C'est-à-dire que, pour 60 ans, plus une autre période de 20 ans, nous en avons la jouissance paisible. Toutefois, à la fin du bail, comme les bâtiments se trouvent sur une terre de l'État, ils sont retournés à l'État, que nous les ayons construits ou pas. Par exemple, si nous remplaçons un terminal à Ottawa par un tout nouveau terminal, à la fin du bail, il ne nous appartient pas.

M. Raynor peut peut-être vous parler de la situation des petits aéroports, car elle est différente de celle des grands.

Le sénateur Spivak: Qualifieriez-vous ce loyer de taxe? Nous parlons ici de réduire des impôts et, pourtant, il y a des frais cachés partout.

M. Raynor: Certains l'affirmeraient. Certains organismes internationaux qui surveillent les lignes aériennes et l'aviation, par exemple l'OACI, voient ce loyer comme une taxe déguisée et ont fait des observations à ce sujet.

Pour en revenir au loyer, il est fort intéressant de noter que le loyer a été calculé en fonction de la valeur comptable nette de l'installation, ce que le gouvernement fédéral affirmait être la valeur de la propriété le jour de la cession, bien que chaque bail soit différent.

This was not done according to generally accepted accounting principles; this was government accounting, which those of us from the private sector found to be somewhat at variance with the norm.

It is interesting to note that the value of the original investment that the Government of Canada transferred is decreasing as the capital investments are being put in place, but the rent is going up. There is this divergence. The rent increases over the 60 years while the underlying value of what was transferred actually decreases.

Senator Spivak: How about depreciation costs?

Mr. Raynor: That is pretty much taken out.

With regard to the smaller airports, the national airport system is made up of the 26 largest airports in Canada. In 1984, when the current National Airports Policy was introduced, Transport Canada operated about 150 airports. The remaining 125 are being transferred in their entirety, ownership and operation. The so-called 26 top airports, including Ottawa, Toronto and Moncton, which are part of the national airport system, are on 60-year leases.

There are two distinct groups of airports that were previously operated by Transport Canada. Some have been transferred free and clear while others are on a lease basis. Underlying that there are a number of municipally and provincially operated airports that were not part of that system.

Mr. Benoit: The leases required the agreement of both parties. The airports and the communities agreed to the terms. I want to make that perfectly clear. Perhaps these were not commercially viable or understandable deals, but the communities and the airports signed off together on these documents.

Senator Forrestall: I have a related question concerning monitoring this situation. Do you see it as your responsibility to keep an eye on marginal situations? I am talking now about airports. Were you to close them down, there would be a significant impact on the municipal tax structure. Who is monitoring that and keeping an eye on it from the other point of view? Vancouver is getting to be a place you want to look at from a distance. Pearson is almost the same. We build these new glorious airports and then we have to pay \$15 or \$20 for the privilege of going through them.

Mr. Benoit: In many cases, for a variety of reasons including the national deficit, the federal facilities that were turned over to us have not had any investment for several years.

Senator Forrestall: I am asking who is monitoring it.

Mr. Benoit: In terms of monitoring, our communities do reviews. We also have boards. We are private corporations managing a public trust. In my opinion, we are held to a higher degree of accountability than if I were running Nortel, for example. We have boards that are made up of members the community. The new Canadian airport authorities have 15-member boards on which the federal government has representation, as do the provinces and our municipalities.

Cela ne correspond pas aux principes comptables généralement reconnus. Il s'agissait plutôt de principes comptables du gouvernement que certains membres de l'entreprise privée estimaient ne pas correspondre tout à fait à la norme.

Il est intéressant de noter que la valeur de l'investissement initial que le gouvernement du Canada a cédé décroît à mesure que des améliorations sont apportées aux immobilisations, mais que le loyer continue de monter. Il y a là une contradiction. Le loyer augmente durant la période de 60 ans, mais la valeur sous-jacente de ce qui a été cédé décroît en réalité.

Le sénateur Spivak: Qu'en est-il de l'amortissement?

M. Raynor: Il est plus ou moins annulé.

En ce qui concerne les petits aéroports, le réseau national des aéroports est composé des 26 aéroports les plus importants au Canada. En 1984, lorsque l'actuelle Politique nationale des aéroports a été mise en oeuvre, Transports Canada exploitait 150 aéroports environ. On a tout cédé, soit la propriété et l'exploitation, dans le cas des 125 autres. Les présumés 26 grands aéroports, y compris ceux d'Ottawa, de Toronto et de Moncton qui font partie du réseau national, ont été cédés à bail pour 60 ans.

Il existe deux groupes distincts d'aéroports auparavant exploités par Transports Canada. Certains ont été cédés quittes de toutes dettes et charges alors que d'autres ont été loués. Par ailleurs, il y a plusieurs aéroports exploités par des municipalités et des provinces qui ne font pas partie du réseau.

M. Benoit: Les baux exigeaient l'accord des deux parties. Les aéroports et les collectivités en ont accepté les modalités. Je tiens à ce que ce soit parfaitement clair. Les ententes n'étaient peut-être pas commercialement viables ou justifiables, mais les collectivités et les aéroports les ont signées.

Le sénateur Forrestall: J'ai une question connexe au sujet de la surveillance de la situation. Estimez-vous qu'il vous appartient de garder un oeil sur les situations marginales? Je parle maintenant des aéroports. Si vous décidiez de les fermer, cela aurait un impact significatif sur la fiscalité des municipalités. Qui surveille cela du point de vue des municipalités? Vancouver est en train de se transformer en aéroport qu'on préfère éviter. C'est presque la même chose dans le cas de Pearson. Nous construisons ces merveilleux aéroports, puis il faut payer 15 ou 20 \$ pour avoir le privilège de les utiliser.

M. Benoit: Souvent, il n'y a pas eu d'investissement fait depuis plusieurs années dans les installations fédérales qui nous ont été cédées, pour diverses raisons, y compris à cause du déficit national.

Le sénateur Forrestall: Je vous demande qui surveille la situation.

M. Benoit: Pour ce qui est d'assurer la surveillance, les collectivités font effectivement des examens. Nous avons aussi des conseils d'administration. Nous sommes des sociétés privées qui gèrent un bien public. Selon moi, nous avons une plus grande obligation de reddition de comptes que si je dirigeais Nortel, par exemple. Ces conseils d'administration incluent des membres de la collectivité. Les nouvelles autorités aéroportuaires canadiennes ont des conseils d'administration de 15 membres au sein desquels

In terms of the improvements made at Vancouver, had that not been done, tourism would have suffered and the country would have suffered. You would have had a bottleneck. That airport is now servicing approximately 14 to 16 million passengers, which it could never have handled in the old facility. However, there is no federal money going into these facilities, and someone has to pay the price.

In terms of whether or not we are building Taj Mahals, at the end of the day there is one consumer. You could say that you are getting the money by way of rent relief. However, if you are charging on a user-pay concept, then perhaps the people using the facilities should pay as opposed to someone who never flies, although there is an economic benefit for all of us. The economic oversight is basically the market today. The agreement we have with the airlines for the collection of the AIFs, airport improvement fees, gives them a strong right of consultation in our documents.

Senator Forrestall: This is fine; however, you are getting into Political Science 101, or something. I am interested in the impact of the merger of Canadian and Air Canada and group rationalization, for example, where there are 20 planes landing. We have 100 planes landing today, and that produces X dollars in revenue. If that number is suddenly decreased to 40 landings a day, or 20 landing cycles a day, your revenue is reduced correspondingly.

Mr. Benoit: That is correct.

Senator Forrestall: Who is monitoring the impact that that might have on the airports and the airports' capacity to help the municipalities in which they are located?

Mr. Benoit: I understand the question much better now. The aviation policy of 1988 was: Let market forces decide, to a point. If there is a restructuring of the industry, there will be new entrants, depending on the markets. There will also be a reduction in certain areas.

We have done a fairly exhaustive study about our own community in Ottawa, which shows that for the first two to three years we would suffer a decline in our community, after which time the market would return. If there is a market to be served, someone will serve it. If there is not a market to be served, however, should we constantly be propping up people? That is a question for this committee to address.

At the end of the day, there will be a rationalization. Already in certain markets there are carriers coming forward to say, "If something happens, we might be interested in additional counters. We might be interested in gates. Can we serve your airport?" If there is not a market to be served, I would ask you, sir, should the market then be served?

le gouvernement fédéral est représenté, tout comme les provinces et les municipalités.

Pour ce qui est des améliorations apportées à Vancouver, si cela n'avait pas été fait, le tourisme en aurait souffert et, partant, l'économie canadienne. Il y aurait eu des engorgements. Cet aéroport assure actuellement des services à 14 ou 16 millions de passagers environ, ce que n'aurait jamais pu faire l'ancienne installation. Toutefois, le gouvernement fédéral n'y injecte pas d'argent. Il faut bien que quelqu'un en paie le prix.

Quant à savoir si nous construisons ou non des Taj Mahals, en bout de ligne, il n'y a qu'un seul consommateur. Vous pourriez dire que vous bénéficiez de cet argent par voie d'exonération du loyer. Cependant, si vous optez pour le principe de l'utilisateur payeur, il faudrait alors que ceux qui utilisent les installations paient des frais contrairement à ceux qui ne prennent jamais l'avion, même s'il y a un avantage économique pour tous. La surveillance sur le plan économique est essentiellement assurée par le marché, actuellement. L'entente que nous avons avec les lignes aériennes pour la perception des droits d'amélioration des aéroports leur confère un véritable droit de consultation de nos documents.

Le sénateur Forrestall: C'est bien. Toutefois, vous êtes en train de me faire un cours d'initiation à la science politique. Ce qui m'intéresse, c'est l'impact de la fusion de Canadien et d'Air Canada et la rationalisation de groupe, par exemple, là où 20 appareils atterrissent. Actuellement, 100 appareils se posent, ce qui produit X dollars de recettes. Si le nombre devait subitement passer à 40 ou à 20 atterrissages par jour, vos recettes baisseraient en conséquence.

M. Benoit: C'est juste.

Le sénateur Forrestall: Qui surveille l'impact que cela pourrait avoir sur les aéroports et sur la capacité des aéroports d'aider les municipalités dans lesquelles ils sont situés?

M. Benoit: Je crois avoir beaucoup mieux saisi votre question maintenant. La politique de l'aviation de 1988 était: «Laissons, jusqu'à un certain point, les forces du marché en décider». S'il y a une restructuration de l'industrie, il y aura de nouveaux venus, selon les marchés. Il y aura aussi réduction du nombre de transporteurs dans certaines régions.

Nous avons effectué une étude pas mal complète de notre propre milieu à Ottawa. Elle a révélé que, pendant les deux ou trois premières années, il fallait s'attendre à une diminution du nombre de transporteurs, après quoi le marché se redresserait. S'il y a un marché à servir, il y aura quelqu'un pour assurer le service. S'il n'y a pas de marché, par contre, faudrait-il constamment assurer le service? Voilà une question que devra examiner votre comité.

En fin de compte, une rationalisation se fera. Déjà, sur certains marchés, des transporteurs nous disent: «Si quelque chose survient, nous serions peut-être intéressés à avoir des comptoirs additionnels. Nous aimerions peut-être qu'on nous réserve des portes. Pouvons-nous assurer une liaison à partir de votre aéroport?» S'il n'y a pas de marché, je vous le demande, monsieur, faudrait-il en maintenir un artificiellement?

Senator Forrestall: You tell that to the people living in Sydney, Nova Scotia, then.

Mr. Benoit: There may well be a market there strong enough to be served.

Senator Forrestall: What if there is not? Do you abandon industrial Cape Breton?

Mr. Raynor: From a Canadian Airports Council perspective, we made the point to the federal government on numerous occasions, well before we got into the current restructuring discussions, that we must be aware of the financial viability issue with regard to the smaller airports. In terms of the market, the airlines and the municipalities, I can assure you that the Federation of Canadian Municipalities are very keen and are watching this issue with great interest.

Senator Forrestall: They will be the watchers, not your council.

Mr. Raynor: We are working with our smaller airports. In fact, the smaller airports receive more attention than the larger ones, because the larger airports can look after themselves.

Senator Forrestall: They do not want you sticking your nose in their private business?

Mr. Raynor: I would not say that, but they might. We work very hard and diligently with the smaller airports. The meeting that I just left to come to this committee is evidence of that.

In terms of the impact on the municipality, it is really for the municipality to watch. We will do what we can to ensure that there is competition and to ensure that new entrants can get into the airports. That is one of the statements that we make in our document. It is very important in any dominant carrier scenario that there are facilities both on the air side — for example, the bridges and the gates — and on the ground side — the ticket counters, et cetera — so that new entrants can come into those markets and that one carrier does not lease all the space. They may have to give some of that back. That is the position we have taken.

[Translation]

Senator Poulin: Getting back to what Senator Fairbairn was saying earlier about the close ties between the airlines and the Airports Council, on listening to your testimony, I would have to say that this relationship is more than just a partnership. It is almost like a marriage.

Mr. Benoit: We are not always on the best of terms, but both parties recognize that they need each other. Without airplanes, airports would not make a great deal of money and without airports, there would be few places where airplanes could land. For the past two years, we have been working closely with the industry. However, we do not agree on everything, not by a long shot.

Senator Poulin: Which association is your counterpart when you engage in discussions with the airlines?

Le sénateur Forrestall: Parlez-en aux gens de Sydney, en Nouvelle-Écosse.

M. Benoit: Il existe peut-être là-bas un marché suffisamment grand pour qu'on y assure le service.

Le sénateur Forrestall: Et s'il n'y en avait pas? Abandonneriez-vous le secteur industriel de Cap-Breton?

M. Raynor: Du point de vue du Conseil des aéroports du Canada, nous avons fait valoir au gouvernement fédéral à plusieurs reprises, bien avant d'entamer les discussions actuelles sur la restructuration, qu'il fallait tenir compte de la viabilité financière en ce qui concerne les petits aéroports. En termes de marché, de lignes aériennes et de municipalités, je puis vous donner l'assurance que la Fédération canadienne des municipalités suit de très près la situation.

Le sénateur Forrestall: C'est elle qui surveillera la situation, pas votre conseil.

M. Raynor: Nous travaillons de concert avec nos petits aéroports. En fait, les petits aéroports reçoivent plus d'attention que les plus grands, parce que ceux-ci se débrouillent très bien seuls.

Le sénateur Forrestall: Ils ne veulent pas que vous vous mêliez de leurs affaires?

M. Raynor: Je ne crois pas que ce soit la raison, mais c'est possible. Nous travaillons très fort et avec beaucoup de diligence avec les petits aéroports. La réunion que j'ai quittée juste avant de venir ici en témoigne.

Pour ce qui est de l'impact sur la municipalité, c'est en réalité à la municipalité d'y voir. Nous ferons de notre mieux pour qu'il y ait de la concurrence et que de nouveaux transporteurs puissent obtenir des locaux à l'aéroport. C'est l'une des déclarations que nous faisons dans notre document. Il est très important dans tout scénario où il y aurait un transporteur dominant qu'il y ait des installations, tant du côté du service aérien — par exemple, les ponts et les portes — et au sol — les billetteries entre autres — pour que de nouveaux venus puissent s'installer et que tout l'espace ne soit pas loué à un seul transporteur. Il se pourrait que celui-ci doive en céder. C'est la position que nous avons adoptée.

[Français]

Le sénateur Poulin: Pour reprendre ce que le sénateur Fairbairn disait tantôt au sujet des relations étroites entre les compagnies aériennes et l'Association des aéroports, d'après votre témoignage je dirais que vous avez plus qu'un partenariat mais presque une relation matrimoniale.

M. Benoit: Nos relations ne sont pas toujours les meilleures, mais les deux parties reconnaissent qu'elles ont besoin l'une de l'autre: sans avions, les aéroports ne feraient pas beaucoup d'argent et sans aéroports, il y aurait peu d'endroits pour atterrir. Depuis les deux dernières années, on coopère beaucoup avec l'industrie. On n'est pas d'accord sur tout, loin de là.

Le sénateur Poulin: Lorsque vous discutez avec les compagnies aériennes, qu'elle association est votre vis-à-vis?

Mr. Benoit: The Air Transport Association of Canada, or ATAC.

Senator Poulin: When you make representations to the Department of Transport, given that you have both short-term and long-term ties to the department, with whom do you deal?

Mr. Benoit: In our case, we deal primarily with Transport Canada's airports group and with Assistant Deputy Minister Ron Sully.

Senator Poulin: As I understand your overview of the situation today, there are 26 large and 125 smaller airports in the country. Is that correct?

Mr. Benoit: That is more or less correct.

Senator Poulin: You stated that problems occur primarily in the smaller airports because of the costs involved.

Mr. Benoit: The problems are not confined exclusively to the smaller airports, although that is where bigger problems occur. However, larger airports are required either to pay \$250 million in taxes annually or invest a comparable amount of money in airport infrastructures or invest in our communities. Since accounting is done on a cash basis, it is very difficult, from a financial standpoint, to do both.

Small airports are indeed threatened, but the larger ones would also benefit from a relationship of a different nature with Transport Canada.

[English]

Senator Poulin: Is that where your recommendation to us to cap the rent occurs?

Mr. Benoit: That is one of our recommendations. That would be a first step, namely, to stop now while we look at a formula that ensures that the Crown is no worse off and, at the same time, allows us to be what our communities want us to be, which is economic developers of our region.

Senator Poulin: You stated something in your brief that I think is contradictory. In your paper you state that it is important to cap the rent and to bring extra help to the smaller airports, but you do not want the industry to be regulated.

Mr. Benoit: That is correct, but I do not think that is opposing or contradictory: one is regulation and the other is an economic agreement between two parties. When we are looking at our commercial dealings with the Crown, we need to ask, "How can we discuss and negotiate? What can we do?"

There has been a five-year review of the first four airports — Vancouver, Montreal, Calgary and Edmonton. That is part of the review process. I will tell you what ATAC, the Air Transport Association of Canada — the airlines — has said in terms of re-regulation, with which we fully agree. Let me quote them. They say that it would:

M. Benoit: L'Association des transporteurs aériens du Canada, ATAC, ou Air Transport Association of Canada.

Le sénateur Poulin: Au cours de vos présentations au ministère des Transports, comme vous avez des liens à court et à long termes avec ce ministère, qui sont vos vis-à-vis?

M. Benoit: Principalement dans notre cas, on transige avec le Groupe des aéroports de Transports Canada et avec le sous-ministre adjoint Ron Sully.

Le sénateur Poulin: Si j'ai bien compris l'image que vous avez peinte de la situation des aéroports aujourd'hui, vous avez bien dit qu'il existe 26 gros aéroports et 125 plus petits aéroports?

M. Benoit: À différents degrés, oui, c'est exact.

Le sénateur Poulin: Vous dites que les problèmes des aéroports sont concentrés surtout dans les petits aéroports à cause des coûts qui sont engagés?

M. Benoit: Pas exclusivement. Le problème est plus important dans les plus petits aéroports. Par contre dans les gros aéroports, on doit ou payer une taxe d'un quart de milliard de dollars par année ou investir cette somme dans nos aéroports et dans nos communautés. Puisqu'on qu'on opère sur une base de caisse, il est très difficile financièrement de faire les deux.

Oui les petits aéroports sont menacés, mais les grands aéroports ont aussi besoin d'une révision de notre relation avec Transports Canada.

[Traduction]

Le sénateur Poulin: Est-ce là qu'intervient la recommandation que vous nous faites de bloquer les loyers?

M. Benoit: C'est une de nos recommandations. Ce serait une première étape, soit mettre fin à la progression des loyers dès maintenant jusqu'à ce qu'on ait trouvé une formule qui maintiendrait stables les recettes de l'État tout en nous permettant d'être ce que souhaitent que nous soyons les collectivités, soit une source de développement économique pour la région.

Le sénateur Poulin: Vous faites, dans votre mémoire, une déclaration qui me semble contradictoire. Ainsi, vous dites dans le mémoire qu'il est important de bloquer les loyers et de fournir une aide supplémentaire aux petits aéroports. Par contre, vous vous opposez à une reréglementation.

M. Benoit: C'est juste, mais je ne crois pas qu'il y ait là un conflit ou une contradiction. Il est question, d'une part, de réglementation et, d'autre part, d'une entente économique entre deux parties. À l'examen de nos transactions commerciales avec l'État, il faut se demander: «Comment pouvons-nous discuter et négocier? Que pouvons-nous faire?»

On a fait l'examen quinquennal des quatre premiers aéroports — Vancouver, Montréal, Calgary et Edmonton. Cela fait partie du processus d'examen. Je vais vous dire ce que l'ATAC, c'est-à-dire l'Association du transport aérien du Canada — en somme, les lignes aériennes — a dit au sujet du rétablissement de la réglementation, affirmation avec laquelle nous sommes entièrement d'accord. Je vous la cite. Elle a dit qu'elle émousserait:

... dull competition, discourage initiative and foster a “cost plus” or utilities approach to the regulatory approval of ticket prices, routes and even capacity ...

You cannot go back to the good old days. They were not good old days. They were artificial days. The policy of the government, which was to allow market forces to play, as much as is possible in this type of environment, recognizing the impacts on small communities, must be brought into place. To have to go before an agency to justify your fares — that is the old utilities.

Senator Poulin: In order that we may better understand how airports work, could you describe for us the basis on which the airports earn revenue? How much of the revenue is landing fees, and how much is franchises in the case of these airports that have direct passenger charges? It would give us a more complete picture.

Mr. Benoit: Airports generate revenues from landing fees, which we receive from our carriers.

Senator Poulin: If a flight comes in from Montreal by whatever airline from a domestic city, what would be the cost of one landing?

Mr. Benoit: It varies. It is a very complicated formula. I am not trying to be evasive. It varies based on the number of seats and weight of that aircraft. The larger the airplane, the more it costs. For an international flight of a 747, the landing fees could be in the order of \$1,500 to \$2,000, depending on the airport because it also varies by airport. Landing fees for a small aircraft could be \$47.

We receive revenues from our concessions, the restaurants that you see. Parking at airports is an issue that has a revenue cost. We also rent land. We re-rent the Crown lands that are ours. Airlines are covering between approximately 50 and 75 per cent of their costs. This varies from airport to airport. Revenue dollars go into that, so it becomes a large pool.

Senator Poulin: I notice that there is a lot more space dedicated to promotion and publicity since the changes in the status of the airports. What percentage of the revenues does publicity account for at the Ottawa airport, for example.

Mr. Benoit: It would vary. Unfortunately, I do not have the exact number. For the Ottawa airport, our revenues are approximately \$35 million per year. Our expenses are approximately \$32 million per year. The balance is money that has to be reinvested in the facility. We have an obligation by lease to put that money back in.

Our advertising in the airport probably represents a little over half a million dollars a year. It is not the major revenue. What you are seeing more frequently in airports is a lot more commercial aspects, where you, the customer, have the right to spend or not to

[...] la concurrence, [découragerait] les initiatives et [favoriserait] le recours à une approche du type «coût de production majoré» ou «service public» en matière d'approbation réglementaire du prix du billet, des routes et même de la capacité [...]

Il est impossible de revenir en arrière, à la bonne vieille époque. Ce n'était pas une bonne vieille époque. La situation était artificielle. Il faut situer en contexte la politique du gouvernement, qui a consisté à permettre aux forces du marché d'entrer en jeu autant qu'il est possible dans ce genre de contexte, tout en tenant compte de l'impact sur les petites localités. Avoir à se présenter devant un organisme pour justifier ses tarifs — c'est ce que faisaient à l'époque les services publics.

Le sénateur Poulin: Afin de nous permettre de mieux comprendre le fonctionnement des aéroports, pourriez-vous nous décrire comment les aéroports gagnent un revenu? Quelle part de ces recettes est représentée par les droits d'atterrissage et quelle part est attribuable aux concessions, dans le cas des aéroports qui prélèvent directement des frais des passagers? Cela nous permettrait d'avoir une vue plus complète de la situation.

M. Benoit: Les aéroports tirent leurs recettes des droits d'atterrissage, que nous prélevons de nos transporteurs.

Le sénateur Poulin: Si un appareil fait la liaison entre deux villes canadiennes et qu'il se pose à Montréal, quelle que soit la ligne aérienne, quel serait le coût de l'atterrissage?

M. Benoit: Cela varie. La formule est très complexe. Je n'essaie pas d'éviter de vous répondre. Le coût varie selon le nombre de sièges et le poids de l'appareil. Plus l'appareil est gros, plus les droits sont élevés. Dans le cas d'un 747 effectuant un vol international, la taxe d'atterrissage serait de l'ordre de 1 500 \$ à 2 000 \$, selon l'aéroport, parce que les frais varient aussi selon l'aéroport utilisé. Les frais d'atterrissage d'un petit appareil seraient de 47 \$.

Nous tirons des revenus de nos concessions, des restaurants que vous voyez dans les aéroports. Le stationnement à l'aéroport produit un revenu. Nous louons aussi des terres. Nous sous-louons les terres de l'État dont nous avons la jouissance. Les lignes aériennes récupèrent entre 50 et 75 p. 100 à peu près de leurs coûts. Cela varie d'un aéroport à l'autre. D'autres revenus s'y ajoutent, de sorte que la cagnotte grossit.

Le sénateur Poulin: Je remarque qu'il y a beaucoup plus d'espace consacré à la promotion et à la publicité depuis la privatisation des aéroports. Quel pourcentage des recettes est représenté par la publicité à l'aéroport d'Ottawa, par exemple?

M. Benoit: Cela varierait. Malheureusement, je n'ai pas le pourcentage exact. À l'aéroport d'Ottawa, nos recettes sont d'approximativement 35 millions de dollars par année. Nos dépenses atteignent 32 millions de dollars par année environ. Le reste est représenté par de l'argent qu'il faut réinvestir dans l'installation. Le bail nous oblige à réinvestir cet argent.

La publicité dans les aéroports représente probablement un peu plus d'un demi-million de dollars par année. Ce n'est pas la plus importante source de revenus. Il y a dans les aéroports beaucoup de commerces où vous-même, le client, pouvez choisir de

spend. We are ensuring downtown prices at all our airports as opposed to raising fees. Most airports have tried for the last several years not to raise fees to airlines.

Mr. Raynor: You will find that the percentage of what we call aeronautical fees, those fees which we get from the airlines, versus non-aeronautical fees, has moved to the revenue streams from the non-aeronautical sources. The airlines are actually paying less in percentage terms of the total cost than they were prior to commercialization and privatization.

I make one other point, though, particularly to the one that concerns many people. The small airports do not have the same ability to develop their non-aeronautical revenues; so this is a double hit. When their costs go up, some of them imposed by government regulation that were not there when they transferred, that absolutely has to pass through to the airline, because the municipality probably can not pick that up.

Senator Poulin: This is an interesting detail, but you were mentioning that the circulation at the Vancouver airport is approximately 16 million people per year. We know now that the biggest airport in the world is Kuala Lumpur. I was just visiting it. They have 16 million people a year also. They were expecting 25 million and they only had 16 million last year.

Mr. Raynor: Returning to capital projects, if the Vancouver Airport Authority had not taken over that airport in 1992, I do not think you would have seen the development that you have seen there to date. Without that development, you would not have had the job growth associated in that community, both directly on the airport and also in the surrounding communities.

Airports are economic engines for their region. There is a direct linkage between those developments and the improvements to those airports and the growth in jobs both in aviation related industries and in tourism. Tourism is just vital to a lot of our smaller communities.

I have in fact just moved from Halifax, so I know Sydney and Cape Breton very well. Cape Breton benefits significantly from having an international airport in Halifax and an airport in Sydney. Tourism would be much worse if those airports were not run effectively and they did not have the service from competing airlines.

Senator Poulin: I appreciate your input today. I think it is very important for our report. Thank you.

Senator Finestone: I want to deal with the question of slots. But I would first finish some questions that arise from my colleague's questions.

I presume that one of the guiding principles would be that your passengers should be comfortable and be able to facilitate their plans in a more expeditious way?

Mr. Benoit: Yes.

dépenser ou de ne pas dépenser. Nous garantissons des prix identiques à ceux que l'on retrouve au centre-ville dans tous nos aéroports au lieu d'augmenter les droits. Ces dernières années, la plupart des aéroports ont essayé de ne pas augmenter les droits imposés aux lignes aériennes.

M. Raynor: Le pourcentage de ce que nous appelons les droits d'aéroports, les droits imposés aux lignes aériennes, par rapport aux droits autres que ceux-ci, entrent dans les recettes qui proviennent de sources non aéroportuaires. Les lignes aériennes paient en fait moins, en termes de pourcentage, qu'elles ne le faisaient avant la commercialisation et la privatisation.

J'aimerais souligner un autre point qui intéresse bien des gens. Les petits aéroports n'ont pas la même capacité et ne peuvent donc pas augmenter leurs recettes non aéroportuaires; ils sont donc doublement touchés. Lorsque leurs coûts augmentent, certains imposés par la réglementation gouvernementale et qui n'existaient pas au moment de la cession, ils doivent absolument les absorber au niveau des lignes aériennes, car la municipalité ne peut probablement pas le faire.

Le sénateur Poulin: C'est un point intéressant, mais vous avez dit que le trafic passagers à l'aéroport de Vancouver est de près de 16 millions de personnes par année. Nous savons que Kuala Lumpur est le plus gros aéroport au monde; je viens de le visiter. Le trafic passagers correspond également à 16 millions de personnes par année, alors qu'on s'attendait à 25 millions de personnes l'année dernière.

M. Raynor: Pour en revenir aux projets d'immobilisations, si la Vancouver Airport Authority n'avait pas pris le contrôle de cet aéroport en 1992, je ne pense pas que le développement aurait été le même que celui que nous constatons aujourd'hui. Sans ce développement, il n'y aurait pas la création d'emplois que l'on connaît dans cette collectivité, directement à l'aéroport, mais aussi dans les environs.

Les aéroports sont le moteur de l'économie de la région. Il y a un lien direct entre ce développement et les améliorations apportées aux aéroports d'une part, et la création d'emplois autant dans les industries aéronautiques que touristiques, d'autre part. Le tourisme est essentiel pour beaucoup de nos petites collectivités.

Je viens juste de déménager de Halifax, et je connais bien Sydney et le Cap-Breton. Le Cap-Breton profite énormément de l'existence d'un aéroport international à Halifax et d'un aéroport à Sydney. Le tourisme ne marcherait pas aussi bien si ces aéroports n'étaient pas exploités de manière efficace et s'ils n'obtenaient pas le service de lignes aériennes concurrentes.

Le sénateur Poulin: Je vous remercie de vos observations qui, à mon avis, sont très importantes pour notre rapport. Merci.

Le sénateur Finestone: J'aimerais aborder la question des créneaux, mais je voudrais tout d'abord poser des questions suite à celles posées précédemment.

J'imagine que vous cherchez avant tout le confort de vos passagers et la rapidité du service.

M. Benoit: Effectivement.

Senator Finestone: If that is the goal, what can you do to ensure that the long line-ups and the waiting to check in baggage is done a little more quickly? How do you avoid having people miss their flights because of the long waiting lists? Could there not be someone there to help with heavy luggage, particularly as the flying population is a little older than 25 to 35 years of age. We need some baggage handlers out there. We need some desks that are staffed with more than one or two people with line-ups of about 100 people.

Last but not least, I believe there was an answer to Senator Fairbairn on the question about small airports that, if you were cut back on the number of landings, perhaps you could count it by head instead of by number of plane landings. Is that something you might consider in terms of improving the rental and the income sides of the issue?

I am concerned because the comfort of the passenger is being compromised: there is less space for the customer because of commercial activity; there is a restraint in the number of desks operating, and in the number of people available to operate everything, and in the number of staff available to pick up your luggage and help. It is very uncomfortable to travel. You have to come hours ahead of time just to ensure that you catch your plane.

After you respond to those comments, I would like to ask you about slots.

Mr. Benoit: I am not trying to deflect the question or to throw it aside, but it is the airlines that staff the check-in counters.

Senator Poulin: Can you not have something in your contract that makes it more humane?

Mr. Benoit: In terms of our contract, the airlines lease space from the airports. In certain airports, you have congestion, and you may not have enough facilities because you have exceeded the capacity of the building. That is where you end up in building projects.

You may want to ask the question regarding check-in and waiting lines directly to the airlines as opposed to having an outside party address it.

With regard to charging by head, by seat, by pound, by weight, in terms of the aircraft, at the end of the day it will all translate into dollars. If I have to have five heads to equal one aircraft landing weight, it is the amount of dollars. We have worked over the last year with the Air Transport Association to try to devise a more equitable formula. We are working in that regard but we are not there yet. The bottom line still rests on how things are counted.

Senator Finestone: That issue was raised particularly in light of small airports, although I keep hearing that Lethbridge is not small.

In respect of passenger concern and consideration, we can recall a very unfortunate accident which occurred at night at a small airport in Quebec because of inadequate lighting conditions; the ground had not been cleared of snow; there was no ambulance

Le sénateur Finestone: Si tel est le but, que pouvez-vous faire pour éliminer les longues files d'attente et pour accélérer l'enregistrement des bagages? Comment faire en sorte que les gens ne ratent pas leur vol à cause des longues files d'attente? Ne pourriez-vous pas prévoir une personne qui aiderait les passagers dont les bagages sont lourds, surtout qu'en général, les passagers ont dépassé la tranche des 25 — 35 ans. Il faudrait prévoir des bagagistes; il faudrait prévoir des comptoirs où il y a plus d'un ou deux agents lorsque près de 100 personnes font la queue.

Dernier point, mais non des moindres, je crois qu'une réponse a été donnée à la question posée par le sénateur Fairbairn au sujet des petits aéroports: si vous deviez réduire le nombre d'atterrissages, peut-être pourriez-vous vous baser sur le nombre de passagers et non sur le nombre d'atterrissages. Pourriez-vous envisager une telle approche de manière à mieux régler les questions de location et de revenu?

Ce qui m'inquiète, c'est que le confort du passager est compromis: le client dispose de moins d'espace à cause de l'activité commerciale; il y a un nombre restreint de comptoirs et il y a moins de personnel dans tous les domaines; il n'y a pas de personnel pour vous aider avec vos bagages. Voyager n'est pas du tout confortable. Il faut se présenter des heures à l'avance uniquement pour être sûr de ne pas rater son avion.

Lorsque vous aurez répondu à ce sujet, je poserai une question à propos des créneaux.

M. Benoit: Sans vouloir détourner la question ou la mettre de côté, je dois dire que ce sont les lignes aériennes qui détachent du personnel aux comptoirs d'enregistrement.

Le sénateur Poulin: Pourriez-vous prévoir dans votre contrat un peu plus d'humanité?

M. Benoit: Pour ce qui est de notre contrat, les lignes aériennes louent de l'espace aux aéroports. Certains aéroports sont congestionnés et il se peut qu'il n'y ait pas suffisamment d'installations s'il on a déjà dépassé la capacité du bâtiment. C'est ce qui arrive dans le cadre de projets de construction.

Vous voudrez peut-être poser directement aux lignes aériennes la question relative à l'enregistrement et aux files d'attente au lieu de demander à une tierce partie d'y répondre.

En ce qui concerne le tarif par passager, par siège, par livre, ou par poids, au bout du compte, il s'agit toujours de dollars. Peu importe le nombre de passagers ou la masse à l'atterrissage d'un avion, ce qui compte, c'est l'argent. Nous travaillons depuis une année avec l'Association du transport aérien pour essayer d'arriver à une formule plus équitable, sans avoir encore trouvé de solutions. On en revient toujours à la manière de comptabiliser les choses.

Le sénateur Finestone: Cette question a été posée au sujet des petits aéroports, même si l'on ne cesse de me dire que Lethbridge n'est pas petit.

Pour ce qui est des passagers et de la considération à leur égard, nous nous souvenons d'un incident fort malheureux qui s'est produit pendant la nuit dans un petit aéroport du Québec à cause de l'éclairage qui était insuffisant; le sol n'avait pas été déneigé, il

service; and no one was there to call for help. I hope such incidents do not recur after your work has been completed.

On the issue of the availability of slots, I believe your comment to be a very sound one, that is, that slots are a public and not a private commodity. This morning, we heard from a very interesting gentleman who represents Canada 3000. He asked how we could expect his company to prepare for a competitive environment involving this major carrier which will handle national routes, international routes, inter-regional routes, which, in so doing, will take up all the slots. According to his testimony, over two-thirds of the slots at Pearson airport are controlled by Air Canada and Canadian. I believe he said that 82 slots are available every hour and that two-thirds of those slots go to the major airlines.

Senator LeBreton: He also said that between four o'clock and eight o'clock, there are no slots available to smaller carriers.

Senator Finestone: How can we convince the airlines that those slots should be made available? You do not believe there should be regulation, but how will we have any control over this one airline which will service every kind of route without any credible competition?

Mr. Benoit: We share your concern. Instead of a hypothetical situation, I will give you a concrete example. Several years ago, a small airline in Quebec wanted to start a service from St. Hubert to Toronto/Pearson but they were unable to get return slots between 4 p.m. and 6 p.m. I was with the Montreal airport service at the time. If a passenger flew with this carrier in the morning from St. Hubert to Pearson, he had to return via Dorval in the afternoon and somehow get across the bridge to pick up his car.

It is our position that slots are a public and not a private-owned facility. Airlines operate or use the slots, but we do not believe they should be able to transfer the slots amongst themselves. If slots are not used, they should be returned to the airports for re-distribution. In the event of a rationalization involving the downsizing of flights throughout the market, those slots should be returned to the airport.

Airports are in favour of competition; but are monopolies? I would leave that question out there. It is to our benefit to accommodate as many carriers and as many flights as our markets can sustain.

We see slots or reserved ticket counters not being used. This may well be a recommendation for some committee to make down the road. Airlines should be told to "use it or lose it." Spaces should not be transferred to alliance carriers by the airlines. A slot which is not used should be returned to the airport to be re-assigned.

n'y avait pas de services d'ambulance et personne n'était là pour appeler de l'aide. J'espère que de tels incidents ne se reproduiront plus une fois que vous aurez terminé votre travail.

Pour ce qui est des créneaux, ce que vous dites est pertinent, à savoir que les créneaux sont une commodité publique et non privée. Ce matin, nous avons entendu quelqu'un de très intéressant qui représente Canada 3000. Il nous a demandé comment nous pouvions nous attendre à ce que sa société puisse soutenir la concurrence que lui impose un transporteur important qui dessert des routes nationales, internationales et interrégionales et qui, ce faisant, s'approprie tous les créneaux. D'après son témoignage, plus des deux tiers des créneaux à l'aéroport Pearson sont contrôlés par Air Canada et Canadian. Si je me souviens bien, il a dit que 82 créneaux sont disponibles toutes les heures et que les deux tiers de ces créneaux reviennent aux grandes lignes aériennes.

Le sénateur LeBreton: Il a également dit qu'entre 4 et 8 heures, il n'y a pas de créneaux pour les petits transporteurs.

Le sénateur Finestone: Comment convaincre les lignes aériennes que ces créneaux doivent être disponibles? Vous ne pensez pas qu'il soit nécessaire d'imposer une réglementation dans ce domaine, mais comment peut-on avoir un contrôle sur une ligne aérienne qui dessert tous les genres de routes sans pour autant avoir à soutenir de concurrence crédible?

M. Benoit: Nous comprenons votre préoccupation. Au lieu de parler d'un cas hypothétique, je vais vous donner un exemple concret. Il y a plusieurs années, une petite ligne aérienne du Québec voulait offrir un service entre St. Hubert et Toronto/Pearson mais ne pouvait obtenir de créneaux pour le retour entre 16 et 18 heures. Je travaillais aux Aéroports de Montréal à l'époque. Le passager qui prenait ce transporteur le matin pour relier St. Hubert à Pearson devait revenir via Dorval l'après-midi et se débrouiller pour aller chercher sa voiture de l'autre côté du pont.

Selon nous, les créneaux sont une commodité publique et non privée. Les lignes aériennes exploitent ou utilisent les créneaux, mais nous ne pensons pas qu'elles devraient pouvoir se les échanger. Les créneaux non utilisés devraient être remis aux aéroports, lesquels se chargeraient de les redistribuer. En cas de rationalisation qui se traduirait par une diminution du nombre de vols dans tous les marchés, ces créneaux pourraient être remis à l'aéroport.

Les aéroports sont en faveur de la compétition; peut-on dire la même chose des monopoles? Je vous pose la question. Nous avons avantage à accommoder autant de transporteurs et de vols que nos marchés le permettent.

Il arrive que des créneaux ou des comptoirs de billets ne soient pas utilisés. Cela pourrait bien faire l'objet d'une recommandation d'un comité. Les lignes aériennes devraient savoir que si elles ne s'en servent pas, elles les perdent. Il ne devrait pas y avoir de transfert aux transporteurs partenaires de la part des lignes aériennes. Un créneau qui n'est pas utilisé devrait être remis à l'aéroport pour être redistribué.

The same situation should apply to international routes. Numerous international routes on the market are not being used. I have heard representatives of airlines say they could get \$90 million if they sold their routes. I question whether those routes are the property of the airlines or the property of the Canadian people. Should they be owned by the government and then re-assigned by the government when they are not used? That debate has gone on for years in this industry.

Senator Finestone: Does that not then beg the question of the need for some form of regulation to determine and enforce the rules? Then airport managers could be told to take an unused slot or ticket counter and give it to those who are on the waiting list. The present system is counterproductive and anti-competition.

Mr. Benoit: I believe that enforcement can be done without regulation. It could be done by an order from Transport Canada saying "use it or lose it."

We laid out three conditions in our brief for effective airport management without having to go through the long process of regulating and applying to the Canadian Transportation Agency. ICAO and IATA have standards in place which could be developed and used as a three-pronged solution, as suggested in our brief, without going to regulation.

Senator Finestone: That, in a sense, could partially answer our questions about competition and encouraging competition.

Mr. Raynor: I believe that is so. We do need that regulatory framework if clear rules and clear principles are applied by the airport authorities. The airport authorities are established to work on behalf of their communities with local oversight and sound business management. They are in the best position to ensure the very best service to the consumer in their markets by the proper application of those slots.

Senator Fairbairn: In discussing small airports, you indicated that the Ottawa airport, which is a major airport, would probably survive even if it suffered a decline over a two-year period. However, if that happened at a new community-owned airport, that airport might well have to close. With our country being so large, east, west, north and south, at some point do airport closures not become a matter of public policy because they provide an essential service to Canadians?

Mr. Raynor: That is a very good question and we may get to that point if the level of service and the revenues do decrease significantly at the smaller airports. We are concerned, and we have been for the past two to three years, about the financial viability of Canada's smaller airports. Those airports are essential. You used the example earlier of Fort McMurray which cannot be easily reached by any other mode of transportation.

La même chose devrait s'appliquer aux routes internationales, car beaucoup ne sont pas utilisées sur le marché. J'ai entendu des représentants de lignes aériennes dire que la vente de leurs routes leur rapporterait 90 millions de dollars. Je demande si ces routes sont la propriété des lignes aériennes ou celle des Canadiens. Devraient-elles appartenir au gouvernement, lequel les redistribuerait lorsqu'elles ne sont pas utilisées? Ce débat se poursuit depuis des années au sein de l'industrie.

Le sénateur Finestone: Ne faudrait-il pas se demander alors si une réglementation s'impose pour permettre de fixer des règles et d'en assurer le respect? Les directeurs d'aéroport pourraient alors redistribuer un créneau ou un comptoir non utilisé à ceux qui sont sur la liste d'attente. Le système actuel est contre-productif et anticoncurrentiel.

M. Benoit: À mon avis, il n'est pas utile de prévoir une réglementation pour assurer le respect des règles. Cela pourrait se faire sur ordre de Transports Canada qui dirait: «si vous n'utilisez pas le créneau, par exemple, vous le perdez.»

Dans notre mémoire, nous exposons trois conditions préalables à une gestion efficace de l'aéroport sans qu'il ne soit nécessaire de passer par le long processus de réglementation et de présentation à l'Office des transports du Canada. L'OACI et l'IATA ont des normes qui pourraient être reprises, fournissant ainsi une solution à trois volets, comme nous le proposons dans notre mémoire, sans qu'il soit nécessaire de passer par le processus de réglementation.

Le sénateur Finestone: Dans un sens, cela répondrait partiellement aux questions que nous posons au sujet de la concurrence.

M. Raynor: Je crois que oui. Nous avons besoin d'un cadre réglementaire afin de permettre aux administrations aéroportuaires d'avoir des règles et des principes clairs. Les administrations aéroportuaires sont là pour le bien-être de la collectivité et assurent une surveillance et une bonne gestion au plan local. Elles sont les mieux placées pour assurer le meilleur service possible aux consommateurs sur leurs marchés dans la mesure où elles se servent correctement de leurs créneaux.

Le sénateur Fairbairn: Lorsque nous avons parlé des petits aéroports, vous avez indiqué que l'aéroport d'Ottawa — qui est un grand aéroport — arriverait probablement à survivre même s'il enregistrerait un déclin pendant une période de 2 ans. Toutefois, si un tel déclin se produisait dans un tout nouvel aéroport, celui-ci serait sans doute condamné à la fermeture. Vu l'étendue de notre pays vers l'est, vers l'ouest, vers le nord et vers le sud, les fermetures d'aéroport ne deviennent-elles pas à un moment donné une question de politique publique, puisque ces aéroports fournissent un service essentiel aux Canadiens?

M. Raynor: Votre question est très pertinente et il se peut que nous en arrivions à ce point, si le niveau de service et les recettes diminuent considérablement dans les petits aéroports. Depuis deux à trois ans, la viabilité financière des petits aéroports du Canada sont un sujet de préoccupation pour nous. Ces aéroports sont essentiels. Vous avez donné un peu plus tôt l'exemple de Fort McMurray où on ne peut pas facilement se rendre par un autre moyen de transport.

We are concerned about the long-term financial viability of airports. As an act of public policy, we must be cognizant of how things may develop in the future and take steps to deal with what could happen. We have already expressed that concern to the federal government.

Mr. Benoit: The federal government has a policy regarding Arctic airports and northern airports. That is not a deregulated environment. That policy or a variant of that policy may well be what is needed for certain smaller communities. Certain Arctic airports operate virtually in a regulated environment in terms of who serves what and where. That existing policy may be expanded.

Our message is that we are afraid of re-regulation. We do not want to go back 30 years. Some present systems may be adapted to provide solutions, for example, the system related slots.

In some areas, three or four airports exist within a half-hour drive of each other. Are they all needed? Perhaps not. However, all the regions must be served. Perhaps the same approach which we apply to the high Arctic airports may need to be applied to areas like Fort McMurray. That policy is already in place.

Mr. Raynor: There are other examples in other jurisdictions. Our friends to the south have a policy of making available operating subsidies to any carrier that will serve certain smaller communities. Rather than regulating or setting prices, the government may provide some incentive to carriers to serve the smaller communities. Perhaps that is something which should be developed.

Senator Fairbairn: The smaller communities are not necessarily remote.

Mr. Raynor: That is exactly right.

The Chairman: Thank you.

Senator Finestone: I do not believe I got an answer to my question. Perhaps it was unclear. I did wish to continue on the user friendly question. I talked about the elderly, the halls and the lanes, and what you could do to alleviate the problems in those areas. Never mind the long waiting lines and the fact there is no place to sit, which is a serious issue. Whose responsibility is it if the moving sidewalk is not working along those long halls? Can there not be a cart that will take people, who need that service, to the loading dock? Why are there not baggage handlers outside the door? Why is there not, in some instances, a seating arrangement for people who cannot stand and wait 20 or 30 minutes in line? How do you answer these questions and who is responsible?

Mr. Benoit: A moving sidewalk is an airport responsibility. It is up to each airport to either ensure that it is working or that they have an alternate system available.

Regarding areas in front of ticket counters where passengers are checking in, if there is a long line, one must ask why. Is it because we have 20 ticket counters and only four agents working? In that

La viabilité financière à long terme des aéroports est un sujet de préoccupation. Nous devons prévoir l'évolution des choses et prendre les mesures qui s'imposent; cela s'inscrirait dans le cadre d'une politique publique. Nous avons déjà fait part de cette préoccupation au gouvernement fédéral.

M. Benoit: Il existe au gouvernement fédéral une politique à propos des aéroports de l'Arctique et du Nord; il n'y a pas de déréglementation. Cette politique — ou une variante — pourrait bien convenir à des petites collectivités. Certains aéroports de l'Arctique fonctionnent virtuellement dans un contexte de réglementation en ce qui concerne le service. Il faudrait peut-être élargir cette politique.

Ce que nous craignons, c'est un retour à la réglementation. Nous ne voulons pas revenir 30 ans en arrière. Certains systèmes actuels peuvent être adaptés pour fournir des solutions, comme par exemple le système des créneaux.

Dans certaines régions, on retrouve trois ou quatre aéroports à une demi-heure de distance les uns des autres. Sont-ils tous nécessaires? Peut-être que non. Cependant, toutes les régions doivent être desservies. L'approche que nous adoptons à l'égard des aéroports de l'Extrême-Arctique pourrait s'appliquer à certains endroits comme Fort McMurray. Cette politique est déjà en place.

M. Raynor: On retrouve d'autres exemples dans d'autres compétences. Nos amis du Sud ont une politique qui leur permet d'offrir des subventions d'exploitation à tout transporteur qui dessert certaines petites collectivités. Au lieu de réglementer ou de fixer les prix, le gouvernement pourrait offrir des incitatifs aux transporteurs pour les tenter de desservir les petites collectivités. C'est une approche que l'on pourrait peut-être envisager.

Le sénateur Fairbairn: Les petites collectivités ne sont pas nécessairement éloignées.

M. Raynor: C'est tout à fait vrai.

La présidente: Merci.

Le sénateur Finestone: Je ne pense pas avoir obtenu de réponse à ma question. Peut-être n'ai-je pas été suffisamment claire. J'aimerais reprendre la question de la convivialité. J'ai parlé des personnes âgées, des couloirs et des files et de ce que vous pourriez faire pour alléger les problèmes dans ces domaines. Laissons de côté la question des longues files d'attente et le fait qu'il n'y ait pas d'endroit pour s'asseoir, ce qui est un problème grave. Si le tapis roulant ne fonctionne pas, qui en est responsable; ne pourrait-on pas prévoir de petites voitures qui amèneraient les gens jusqu'à l'aire d'embarquement? Pourquoi n'y a-t-il pas de bagagistes à l'entrée? Pourquoi ne prévoit-on pas, dans certains cas, des sièges pour ceux qui ne peuvent pas rester debout 20 ou 30 minutes? Quelles réponses pouvez-vous donner et qui est responsable?

M. Benoit: Le tapis roulant est la responsabilité de l'aéroport. Chaque aéroport doit s'assurer qu'il fonctionne ou qu'il existe un système de remplacement.

Pour ce qui est des lignes d'attente aux comptoirs d'enregistrement, il faut essayer de savoir pourquoi. Est-ce parce qu'il y a 20 comptoirs et seulement quatre agents de service?

case I believe the responsibility lies somewhere else. Certain airports cannot physically accommodate more ticket counters and that is why construction times are important. We are all attempting to make this a more user friendly system. Apart from the first four airports that were transferred in 1992, all other airports were transferred beginning in December 1996 and January 1997 on. We have, in fact, inherited these facilities from someone and we are trying to make them better.

Senator Kirby: Your brief is excellent. As a committee, we may want to come back to the issue of essential service. Senator Forrestall and I have been through this in an entirely different context, called "small craft harbours," where we both have been on the same side for at least 20 years, and the small airport essential service element is exactly the same.

The Chairman: The next witnesses are from the Canadian Union of Public Employees, Airline Division.

Welcome to our committee.

Ms Judy Darcy, National President, Canadian Union of Public Employees: With me today are Denise Hill, president of our Airline Division of CUPE; Richard Balnis, senior research officer specializing in airline issues; and Pam Beattie, executive assistant to the president.

I should like to thank you for the opportunity to appear before you today. We have a verbal presentation only because we were asked to appear on very short notice. I apologize for not having a written text of our comments today. We do have a document that goes back two years. This document is the position of the Canadian Labour Congress, a joint position that was developed in response to the last crisis in the case of Canadian Airlines three years ago. A committee was set up by the Minister of Transport and we presented a joint paper of the air transport unions which the Canadian Labour Congress called "Heads in the Sand."

We are Canada's largest union, representing 470,000 working men and women in the public and the private sector. In particular, for the purposes of our discussion today, although many of our members are part of the travelling public, as you are as well, we are here specifically to speak about the concerns of our members of the airline division of CUPE. We represent approximately 9,500 flight attendants and 11 carriers; Air Canada, Air Nova, Air Ontario, Air Transat, Canadian Airlines, Canadian Regional, Calm Air, First Air, Inter-Canadian, Royal Air and Cathay Pacific in Vancouver, and even more groups as we continue to organize them.

Why are we all here today? If we go back to August 13, when the government invoked section 47 to facilitate the restructuring of the airline industry, in our opinion, in our experience, in the experience of our members and of Canadians as well, chaos has reigned in the industry since that time. Frankly, our members and

Dans ce cas-là, je crois qu'il faut chercher les responsables ailleurs. Certains aéroports ne peuvent pas matériellement avoir plus de comptoirs et c'est là que les délais de construction sont importants. Nous essayons tous de rendre le système plus convivial. Mis à part les quatre premiers aéroports qui ont été cédés en janvier 1992, tous les autres l'ont été à compter de décembre 1996 et janvier 1997. Nous avons en fait hérité de ces installations et nous essayons de les améliorer.

Le sénateur Kirby: Votre mémoire est excellent. En tant que comité, nous voudrions sans doute revenir sur la question du service essentiel. Le sénateur Forrestall et moi-même avons l'expérience de ce processus, dans un contexte toutefois entièrement différent, celui des «ports pour petits bateaux» où nous sommes d'accord depuis au moins 20 ans; la question du service essentiel qu'offre le petit aéroport est exactement la même.

La présidente: Nous avons comme prochains témoins des représentants du Syndicat canadien de la fonction publique, Division des lignes aériennes.

Bienvenue à notre comité.

Mme Judy Darcy, présidente nationale, Syndicat canadien de la fonction publique: Je suis accompagnée aujourd'hui de Denise Hill, présidente de la Division des lignes aériennes du SCFP; de Richard Balnis, attaché de recherche en chef spécialisé dans les questions aériennes; et de Pam Beattie, adjointe exécutive à la présidence.

J'aimerais vous remercier de nous donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Nous n'avons qu'une présentation orale, car nous n'avons disposé que d'un court préavis pour cette comparution. Veuillez m'excuser de ne pas vous présenter de mémoire écrit aujourd'hui, mais nous avons toutefois un document qui remonte à deux ans et qui représente la position du Congrès du travail du Canada, position conjointe mise au point en réponse à la dernière crise des Lignes aériennes Canadien il y a trois ans. Un comité avait été constitué par le ministre des Transports et tous les syndicats du transport aérien ont rédigé un rapport conjoint que le Congrès du travail du Canada a intitulé: «La tête dans le sable».

Nous sommes le plus important syndicat canadien. Nous représentons 470 000 travailleurs et travailleuses des secteurs public et privé. Plus particulièrement, aux fins de la discussion d'aujourd'hui, bien que bon nombre de nos membres fassent partie du public voyageur tout comme vous, nous sommes venus ici pour vous parler plus particulièrement des préoccupations des membres du syndicat qui font partie du service aérien. Ainsi, nous représentons approximativement 9 500 agents de bord et 11 transporteurs — Air Canada, Air Nova, Air Ontario, Air Transat, Canadien, Canadien régional, Calm Air, First Air, InterCanadien, Royal Air et Cathay Pacific de Vancouver —, voire d'autres groupes à mesure que nous continuons de les mettre sur pied.

Pourquoi sommes-nous tous réunis ici aujourd'hui? Si on remonte au 13 août, quand le gouvernement a invoqué l'article 47 en vue de faciliter la restructuration des transporteurs aériens, l'expérience, celle de nos membres et des Canadiens, nous apprend que le chaos règne depuis lors dans l'industrie. En

their families have lived through 12 weeks of hell. At this point, there is no indication of when it will all end. I believe we all think that. We are in for a pretty rough ride over the coming months as well.

It is no secret to your committee, it is no secret to Canadians these days, that this restructuring has also resulted in considerable hostility amongst airline workers. Unfortunately so, because at one point or another many of these employees will no doubt be working side by side. We have a very difficult situation on our hands with the serious moral problems which have been created, as well as the uncertainty about the future of these employees.

Flight attendants and other airline workers have experienced being treated like pawns in another round of corporate restructuring that we believe was brought about as a result of the inherent instability that exists in the industry today as a direct result of deregulation. You have heard different opinions from your previous presenters on that issue. The "R" word is not one that we are afraid of and, surprise, here we are back again as a country, as a government, talking about that issue again.

The future of our industry, of our members' jobs, of service to communities, of access for communities to our national transportation system, is the subject of daily headlines. We wish to start by talking about how we think we got here. We do not say that because we take any pleasure in saying, "I told you so," however, we feel it is important to understand how it is that we got here. We really do believe that we are facing this crisis in the industry today as a direct result of the federal government's refusal to play a leadership role in creating a policy framework that would assure a viable Canadian airline industry today and into the future.

This is an omission that we believe this committee can play an important role in correcting. We understand that you have a specific task that was defined for you, and that is to review the section 47 order announced by government. However, from the previous discussions it is clear your mandate goes far beyond that, and we would suggest that it should be broader even still if it is to be useful to the Canadian government and to the Canadian public.

We believe that it is essential that government be pressed to take action immediately in order to restore consumer confidence in the future of Canadian airlines, and we will be speaking more about that. We believe it is critical that this committee make recommendations on the enforceable criteria that will form part of the minister's proposed legislation on the approval of restructuring in the airline industry. Finally, we believe it is critical that you also press the government for long-term solutions to establish the kind of long-term policy framework for a viable Canadian airline industry. We wish to touch on all three of those issues today.

First of all, on the negative consequences of airline deregulation, as Canadians, we have lived through periodic crises in this industry since the airline industry was deregulated. We have not just lived through them, the country has been engulfed in

toute franchise, nos membres et leurs familles ont vécu 12 semaines d'enfer. À ce stade-ci, rien ne porte à croire qu'il y a de la lumière au bout du tunnel. Je crois que nous avons tous ce sentiment. Les prochains mois ne seront pas faciles.

Votre comité pas plus que les Canadiens n'ignorent que cette restructuration a aussi créé beaucoup d'animosité chez les travailleurs des lignes aériennes. C'est malheureux parce que, à un certain moment donné, il faudra bien que bon nombre de ces employés travaillent côte à côte. La situation est très difficile à cause des graves problèmes de moral que cela a créé, ainsi que du climat d'incertitude entourant l'avenir de ces employés.

Les agents de bord et les autres travailleurs de lignes aériennes ont été traités comme des pions dans une autre série de restructurations internes qui, selon nous, sont le résultat d'une instabilité inhérente de l'industrie actuelle créée par la déréglementation. Les témoins qui ont comparu avant nous à cet égard ont émis des opinions différentes. La réglementation ne nous fait pas peur, et il se trouve que nous revoilà — le pays, le gouvernement — en train d'en parler à nouveau.

L'avenir de notre industrie, des emplois de nos membres, du service aux collectivités et de l'accès des collectivités au réseau national de transport fait la manchette tous les jours. Nous aimerions commencer par vous parler de la manière dont nous croyons en être arrivés là. Nous ne nous vantons pas de vous l'avoir prédit. Toutefois, il importe selon nous de comprendre comment nous en sommes arrivés là. Nous avons l'intime conviction que l'industrie traverse actuellement une crise née directement du refus du gouvernement fédéral d'assumer un rôle de leadership, de mettre en place un cadre d'orientation qui assurerait la viabilité des transporteurs aériens canadiens.

Votre comité peut jouer un rôle important en vue de combler cette lacune. Nous croyons savoir qu'on vous a confié une tâche particulière, soit d'examiner le décret annoncé par le gouvernement en vertu de l'article 47. Toutefois, d'après ce qui s'est dit jusqu'ici, il est clair que votre mandat va beaucoup plus loin et il faudrait, selon nous, qu'il soit encore plus général si vous voulez jouer un rôle utile auprès de la population et du gouvernement canadiens.

Il est essentiel qu'on presse le gouvernement d'agir tout de suite en vue de rétablir la confiance du consommateur dans l'avenir des transporteurs aériens canadiens, sujet auquel nous reviendrons tout à l'heure. Il est crucial que votre comité fasse des recommandations au sujet des critères exécutoires qui feront partie du projet de loi déposé par le ministre concernant l'approbation de la restructuration des transporteurs aériens. Enfin, il est impératif que vous pressiez également le gouvernement de trouver des solutions à long terme en vue de mettre en place le cadre d'orientation à long terme voulu pour assurer la viabilité des transporteurs aériens canadiens. Voilà les trois sujets dont nous souhaitons vous entretenir aujourd'hui.

Tout d'abord, pour ce qui est des conséquences défavorables de la déréglementation de l'industrie aérienne, en tant que Canadiens, nous vivons des crises périodiques de cette industrie depuis qu'elle a été déréglementée. Le pays les a non seulement vécues,

these crises on a periodic basis — for example, in 1992 and '93 and again in 1999.

In our view, these periodic crises will continue unless smart regulation is introduced that makes sense in the present context and into the future. We think these crises can be related directly to corporate behaviour that is being allowed and fostered by airline deregulation. As a direct result of airline deregulation, government has been powerless to intervene and to achieve a fair balance between the forces of competition on the one hand and the protection of public interests on the other.

We have seen the relaxation of market entry and exit requirements under airline deregulation, which has allowed corporations to restructure the airline industry in their own interests without reference to the public interest. However, we believe our experience as a country shows us that the corporations left to their own devices have produced periodic chaos in our industry, and that that will continue to be the case.

Unfortunately, during the last three months of this current crisis, the root causes of the crisis, by which we mean both deregulation and federal government inaction, have been overlooked in the debate. It is critical that they be put on the table now.

The real issue is the role the government must play to ensure that, no matter what corporate solution comes about at the end of the current crisis, we have a viable airline industry and that we preserve as many airline jobs in this country as we possibly can. That means there are short-term and long-term solutions that the federal government must take.

I should now like to address the immediate crisis facing Canadian Airlines, which has to do with its future. As of today, there is no private-sector solution on the table for the orderly restructuring of the airline industry. Onex withdrew its offer. Air Canada has yet to make its offer official. I understand Mr. Milton says that he will be doing so within a week or so. It is still unknown what role American Airlines can or will play at Canadian Airlines as a result of the withdrawal of the Onex bid.

As a result of this uncertainty, Canadian Airlines, as we all know, is extremely vulnerable. Some weeks ago, Mr. Benson was quoted as saying that they would have money for only a number of months. Frankly, if consumer confidence continues to dive, we will have an even more serious crisis in a shorter term than that. We could see a major crisis of consumer confidence within days that would have major consequences for their balance sheet.

Given the federal government's responsibility for the future of the industry, we believe that the government must take steps to reassure consumers about the future of Canadian Airlines until there is a viable industry restructuring option back on the table and until there are longer-term legislative and regulatory solutions developed. We know that there will be bids and counterbids. We do not know for how long the process will go on. We are saying, and we will continue to press, that there be longer-term regulatory

mais elles ont accaparé toutes ses énergies — par exemple, en 1992 et en 1993 et, à nouveau, en 1999.

À notre avis, ces crises périodiques continueront de survenir tant qu'on n'aura pas mis en place une réglementation intelligente adaptée au contexte actuel et futur. Nous estimons que ces crises ont directement rapport au comportement des entreprises autorisées et favorisé par la déréglementation. En raison de cette déréglementation, le gouvernement n'a plus le pouvoir d'intervenir pour en arriver à un juste équilibre des forces de la concurrence, d'une part, et de la protection de l'intérêt public, d'autre part.

Depuis la déréglementation, les exigences d'entrée sur le marché et de sortie de celui-ci ont été assouplies, ce qui a permis aux entreprises de restructurer l'industrie selon leurs propres intérêts, sans tenir compte de l'intérêt public. L'expérience canadienne nous a appris que les sociétés libres d'agir à leur guise ont semé le chaos périodiquement dans notre industrie et qu'elles continueront de le faire.

Malheureusement, au cours des trois derniers mois, les racines profondes de la crise actuelle, soit la déréglementation et l'inaction du gouvernement fédéral, ont été occultées dans le débat. Il est essentiel qu'on en discute dès maintenant.

Le véritable enjeu est le rôle que doit jouer le gouvernement pour faire en sorte que, quelle que soit la solution qui prévaut à la fin de la crise actuelle, nous avons une industrie du transport aérien viable et que nous préservons le plus d'emplois possibles dans le secteur aérien canadien. Cela sous-entend qu'il existe des solutions à court et à long terme que doit appliquer le gouvernement fédéral.

J'aimerais maintenant vous entretenir de la crise immédiate que vivent les Lignes aériennes Canadien et qui compromet l'avenir du transporteur. L'entreprise privée ne propose pas actuellement de solution pour la restructuration ordonnée de l'industrie du transport aérien. Onex a retiré son offre. Air Canada n'a pas encore rendu son offre officielle. M. Milton aurait déclaré qu'il le fera d'ici une semaine environ. On ignore encore quel rôle peut jouer ou jouera American Airlines dans le dossier des Lignes aériennes Canadien, étant donné le retrait d'Onex.

Le résultat de cette incertitude, c'est que Canadien tel que nous le connaissons est extrêmement vulnérable. Il y a quelques semaines, M. Benson aurait déclaré que la compagnie n'avait assez d'argent que pour quelques mois. En toute franchise, si le consommateur continue de perdre confiance, nous serons aux prises avec une crise encore plus grave avant cette échéance. Le consommateur pourrait facilement perdre entièrement confiance en quelques jours, ce qui aurait de très lourdes conséquences sur le bilan de la compagnie.

Étant donné la responsabilité qu'a le gouvernement fédéral à l'égard de l'avenir de l'industrie, il faudrait qu'il prenne des mesures pour rassurer les consommateurs au sujet de Canadien en attendant que soit faite une autre proposition viable de restructuration de l'industrie et que des solutions législatives et réglementaires à long terme aient été élaborées. Nous savons qu'il y aura des offres et des contre-offres. Nous ignorons combien de temps durera le processus. Nous affirmons qu'il faut qu'il y ait des

solutions. However, there is no doubt that action will need to be taken in the short term in order to assist Canadian Airlines. The restructuring in the industry is taking longer than was initially expected because of government inaction and ineptness. If Canadian Airlines requests federal loan guarantees from the federal government to weather this crisis, we believe that the federal government will need to be there.

That was certainly something we pressed for in 1992, when a merger was proposed between Air Canada and Canadian. That proposal collapsed. That was a proposal that had the support of the Liberals, who were in opposition at the time, when Jean Chrétien was Leader of the Opposition. We also pressed the issue on Prime Minister Mulroney, as did many other people, including, I am sure, people around this table. Such financial assistance was offered. We believe that it may be required again.

The second subject I wish to address has to do with government approval of any shareholder agreement. On October 26, the Minister of Transport, Mr. Collenette, indicated that he would be tabling legislation shortly to give him and cabinet the authority to approve any airline restructuring initiative retroactively. I gather the timelines have been put off a bit and that we are now talking about early December.

The criteria for approval under a section 47 order, or this proposed legislation, has been a matter of considerable debate over the last weeks and months. We believe that the criteria to be established in that legislation should be established only after full parliamentary debate and after full consultation with Canadians. We believe that this committee can play an influential role in fostering that debate. It is critical that this committee offer its views to the government about what those criteria should be so that the government will have something on which to base its ultimate decision, when it approves or disapproves a shareholder proposal.

A multitude of promises have been made to airline workers and to Canadians over the past few weeks and months. Some of them have been in the form of commitments without a lot of meat on their bones. There have been five commitments put forward by the federal Minister of Transport. There have been other commitments and promises made in various forms by corporations. Some have been better than others. The commitments that have been made to employees by corporations and by the Minister of Transport need to be pinned down and made specific before they form part of whatever legislation comes forward.

I now wish to talk about what we believe those criteria should be. The first criterion has to do with current labour force protections and includes the following: no involuntary layoffs; no involuntary relocations; and enhanced early retirement incentives and involuntary severance packages to mitigate any job losses. The second has to do with wage equity and wage protection. The third involves the protection of pension surpluses and their use for the benefit of airline employees. The fourth criterion is that the

solutions réglementaires à long terme et nous continuerons d'en réclamer. Toutefois, il faudra incontestablement agir à court terme afin d'aider Canadien. La restructuration de l'industrie prend plus de temps qu'il n'avait été prévu à l'origine en raison de l'inaction et de l'inaptitude du gouvernement fédéral. Si Canadien demande au gouvernement fédéral des garanties de prêt afin de pouvoir survivre à la crise, je crois qu'il faut que le gouvernement fédéral les donne.

Nous l'avons certes réclamé en 1992, quand une fusion d'Air Canada et de Canadien était dans l'air. Cette proposition ne s'est pas réalisée. Elle avait l'appui des libéraux, qui étaient dans l'opposition à l'époque, quand Jean Chrétien était chef de l'opposition. Nous avons aussi talonné le premier ministre Mulroney sur cette question, comme de nombreux autres, y compris, j'en suis sûre, certains d'entre vous. Une aide financière avait été offerte. Nous croyons qu'elle s'impose peut-être à nouveau.

Le deuxième sujet que je souhaite aborder avec vous concerne l'approbation par le gouvernement d'une convention des actionnaires. Le 26 octobre, le ministre des Transports, M. Collenette, a fait savoir qu'il déposerait un projet de loi sous peu conférant, à lui et au conseil des ministres, le pouvoir d'approuver avec effet rétroactif toute mesure de restructuration de l'industrie du transport aérien. Je crois comprendre que les échéances ont été reportées et que cela se fera maintenant au début de décembre.

Les critères d'approbation établis dans le décret pris aux termes de l'article 47 ou ce projet de loi ont suscité un vif débat au cours des dernières semaines et des derniers mois. Ces critères ne devraient être inscrits dans le projet de loi qu'après un débat parlementaire complet et la consultation des Canadiens. Votre comité peut aider à favoriser ce débat. Il est essentiel que votre comité donne au gouvernement son opinion au sujet de ces critères pour qu'il ait une base sur laquelle appuyer sa décision définitive, quand il approuvera ou rejettera une proposition des actionnaires.

Une foule de promesses ont été faites aux travailleurs des lignes aériennes et aux Canadiens au cours des derniers mois et des dernières semaines. Certaines d'entre elles ont pris la forme d'engagements sans grande substance. Le ministre fédéral des Transports a pris cinq engagements. Des sociétés ont pris d'autres engagements et ont fait d'autres promesses. Certaines étaient meilleures que les autres. Il faudra fixer et rendre précis les engagements pris à l'égard des employés par les sociétés et par le ministre des Transports avant de les inclure dans un projet de loi.

J'aimerais maintenant passer à ce que devraient être ces critères. Le premier a rapport aux protections actuellement offertes aux travailleurs, notamment pas de mises en disponibilité ou de réinstallations involontaires, des incitatifs bonifiés à la retraite anticipée et des indemnités de départ involontaire en vue de mitiger les pertes d'emploi. Le deuxième critère concerne l'équité salariale et la protection des salaires. Le troisième engage la protection des surplus de la caisse de retraite et leur utilisation

future jobs of Canadians should be protected by preventing the export of job opportunities to foreign nationals, which is a very real danger under certain scenarios. The fifth is that the existing rights of flight attendants and other airline employees must be protected, and they must assured of their right to respect and dignity in the workplace. The sixth is that regional and charter carriers and airlines operating in and to the North must be protected. The seventh criterion is that the service to all Canadian communities, particularly in the North and smaller communities, must be maintained. The eighth is that affordable air fares and service in both official languages must also be maintained.

The requirement to meet these criteria must be enshrined in a binding fashion as part of the corporate approval process that cabinet says it will be undertaking. Adherence to these commitments must also be monitored and enforced with penalties for non-compliance.

We reiterate what we said to Transport Minister Collenette when we met with him several weeks ago: Broad policy outlines will not cut it. We need meat on the bones. We need concrete criteria, and they need to be enforceable. In addition, we believe the federal government must provide money to assist workers who will be affected by industry restructuring, including financial assistance and retraining. Certainly, considerable financial resources were provided for retraining and readjustment programs when we faced the restructuring in the rail industry. We believe the same kind of thing needs to be available here.

In the longer term, we believe that a government approved shareholder deal will be meaningless if there are not steps taken to ensure a viable industry in the long term in this country. This means that we were seeking commitments from the Minister of Transport and the Government of Canada to begin the development of a new regulatory fiscal and policy regime to foster a viable Canadian airline industry.

The first step — and again this is outlined in a document that was presented a few years ago — is the end of government policies that make Canadian air carriers uncompetitive in areas such as fuel taxes, user charges, leasing, and taxation. That is outlined in our paper that is entitled “Heads in the Sand.”

The second step is for the federal government to begin developing effective strategies to promote a viable and well managed airline industry, strategies that foster safe and reliable air transportation through managed and not destructive competition. I underline “managed competition” because the form of competition we have had, essentially, is two big carriers who had the market divided, and what we have seen in the last few years is destructive competition, which has not helped consumers, the travelling public, airline employees, or anyone.

pour le bénéfice des employés des transporteurs aériens. Le quatrième critère est la protection des emplois futurs des Canadiens en empêchant la fuite des emplois à l'étranger, une menace très réelle dans certains scénarios. Le cinquième critère est la protection des droits existants des agents de bord et des autres employés des lignes aériennes. Il faut par ailleurs qu'ils aient le droit d'être traités avec respect et dignité dans leur milieu de travail. Le sixième critère est la protection des transporteurs régionaux et des compagnies de charters qui assurent une liaison dans le Nord ou à destination de celui-ci. Le septième critère est le maintien du service dans toutes les collectivités canadiennes, particulièrement dans le Nord et dans les petites localités. Le huitième est le maintien de tarifs aériens raisonnables et du service dans les deux langues officielles.

Il faut exiger le respect de ces critères de manière exécutoire dans le processus d'approbation des sociétés que le conseil des ministres affirme vouloir suivre. Il faut aussi que le respect de ces engagements soit surveillé et que des peines soient imposées à ceux qui ne les respectent pas.

Nous répétons ce que nous avons dit au ministre des Transports Collenette lorsque nous l'avons rencontré, il y a plusieurs semaines. Un vague énoncé de politique ne suffira pas. Il faudra l'étoffer. Nous avons besoin de critères concrets, et il faut pouvoir les faire respecter. De plus, il faut que le gouvernement fédéral fournisse de l'aide aux travailleurs qui seront touchés par la restructuration de l'industrie, y compris une aide financière et une allocation de recyclage. On a certes offert des ressources financières considérables pour le recyclage et la réadaptation des travailleurs quand l'industrie du chemin de fer s'est restructurée. Nous estimons que les travailleurs du transport aérien ont droit aux mêmes égards.

À plus long terme, nous croyons qu'une convention des actionnaires approuvée par le gouvernement sera sans effet si des mesures ne sont pas prises pour assurer la viabilité à long terme de l'industrie canadienne. Par là, il faut entendre que nous cherchons à obtenir de la part du ministre des Transports et du gouvernement du Canada l'engagement qu'ils mettront en place une nouvelle orientation et un nouveau cadre fiscal et réglementaire qui favoriseront la viabilité de l'industrie du transport aérien au Canada.

La première chose à faire — à nouveau, vous en trouverez une description dans un document qui a été présenté il y a quelques années — consiste à mettre fin aux politiques du gouvernement qui minent la compétitivité des transporteurs aériens canadiens sur certaines plans comme les taxes sur le carburant, les frais d'utilisation, les loyers et l'impôt. Vous en trouverez une description dans notre document intitulé «La tête dans le sable».

La deuxième étape consiste, pour le gouvernement fédéral, à commencer à élaborer des stratégies efficaces en vue de promouvoir une industrie du transport aérien bien administrée et viable, des stratégies qui favorisent un transport aérien fiable et sûr grâce à une concurrence encadrée plutôt que destructive. Je souligne l'expression «concurrence encadrée» parce que la concurrence que nous avons vécue jusqu'ici est représentée essentiellement par deux grands transporteurs qui se partagent le marché. Ce que nous avons vu au cours des dernières années est

We believe that these strategies also have to include maintaining effective Canadian control over any restructured air transportation system. We believe they need to maximize decent-paid unionized jobs in the airline industry. That is not just good for employees but good for communities. We have to prevent the transfer of airline jobs and work out of Canada, and we have to protect the rights of airline employees — we are particularly speaking of flight attendants today.

As I mentioned at the outset, these steps are outlined in the recommendations in the November 1997 CLC paper entitled “Heads in the Sand,” which you have copies of today.

These recommendations call for domestic regulation of capacity, of routes, of fares, of air carrier financial fitness and commercial viability, as well as workers’ rights. We strongly believe that government action must focus on long-lasting changes to these basic regulatory rules if it is to be effective. Otherwise, we will be lurching from one airline crisis to another. Our members have experienced, firsthand, that any voluntary corporate solutions cannot address these basic rules and will, by definition, be unable to promote the public interest in air transportation. Clearly, the corporations have shown, under airline deregulation, that they are unable to manage air transportation in the interests of Canadians.

Let me just conclude by saying, as we said very clearly in an ad that we ran today in *The Globe and Mail* and in *La Presse*, that we believe that the time for excuses is gone. We need short-term assistance for Canadian Airlines, if it is called upon. We need publicly debated criteria that will be enforceable as part of any government-approved shareholder agreement, and we also need longer-term legislative and regulatory solutions.

We call on the Government of Canada, and we ask you to call on the Government of Canada, to stop ducking its responsibilities and to develop an airline policy with teeth, and by that we mean managed competition, protection for airline workers, maintaining service to communities, and regulating the industry in the interests of Canadians.

Senator Forrestall: What is your advertising budget?

Ms Darcy: The ad I referred to is actually the first one we have run, senator, but I can tell you they are expensive. However, it is the only one we have run.

une concurrence destructive qui n’a profité à personne, surtout pas au consommateur, au public voyageur et aux employés des transporteurs aériens.

Il faut aussi que ces stratégies comprennent le maintien d’un contrôle canadien efficace sur tout réseau de transport restructuré. Il faut que les stratégies maximisent des emplois syndiqués décentement rémunérés dans l’industrie du transport aérien. Ce serait à l’avantage non seulement des employés, mais également des collectivités. Il faut empêcher l’exode des emplois et des contrats à l’étranger et il faut protéger les droits des employés des transporteurs aériens — particulièrement, dans le cas qui nous préoccupe, des agents de bord.

Comme je l’ai mentionné au départ, ces mesures sont décrites dans les recommandations faites par le Congrès du travail du Canada dans un document de novembre 1997 intitulé «La tête dans le sable», dont vous avez reçu un exemplaire aujourd’hui.

Ces recommandations prônent la réglementation nationale de la capacité, des routes, des tarifs, de la santé financière et de la viabilité commerciale des transporteurs aériens ainsi que des droits des travailleurs. Nous avons l’intime conviction qu’il faut que le gouvernement se concentre sur des changements de longue durée à ces règles de base de la réglementation s’il veut prendre des mesures efficaces, sans quoi nous serons constamment entre deux crises. Nos membres ont constaté par eux-mêmes que les solutions volontaires proposées par les sociétés sont incompatibles avec ces règles de base et seront incapables, par définition, de promouvoir l’intérêt public dans le transport aérien. Manifestement, les sociétés ont montré, depuis la déréglementation du transport aérien, qu’elles étaient incapables de gérer le transport aérien dans l’intérêt des Canadiens.

En guise de conclusion, j’aimerais simplement dire, comme nous l’avons très clairement fait ressortir dans une publicité qui est parue aujourd’hui dans le *Globe and Mail* et dans *La Presse*, que le temps des excuses est révolu. Il faut offrir une aide à court terme à Canadien, si elle le demande. Il faut adopter des critères qui feront l’objet d’un débat public et qui seront applicables dans le cadre de toute convention des actionnaires approuvée par le gouvernement et il faut aussi adopter des solutions législatives et réglementaires à plus long terme.

Nous exhortons le gouvernement du Canada à cesser de se soustraire à ses responsabilités et à énoncer une politique du transport aérien musclée. Nous vous demandons en outre de faire pression en ce sens sur le gouvernement du Canada. Par là, il faut entendre que l’industrie a besoin d’une concurrence encadrée, d’une protection des travailleurs des transporteurs aériens, du maintien du service aux collectivités et de la réglementation de l’industrie dans l’intérêt des Canadiens.

Le sénateur Forrestall: À combien s’élève votre budget de publicité?

Mme Darcy: L’annonce à laquelle j’ai fait allusion est en réalité la première, sénateur, mais je puis vous affirmer que ce genre d’annonces coûte très cher. C’est la seule annonce que nous avons fait paraître.

Senator Forrestall: There has been a lot of speculation about the status, on the airline side, of CUPE in different scenarios. Can I walk you through the present scenario? How many people who fall under your control are engaged in the airline business today?

Ms Darcy: We represent 9,500 members. Are you talking about flight attendants?

Senator Forrestall: Can you narrow it into Air Canada and Canadian?

Ms Darcy: Employees in the airline industry in general?

Senator Forrestall: Not in general. Air Canada and Canadian.

Ms Denise Hill, President, Airline Division: There are approximately 8,000 flight attendants between Air Canada and Canadian, and approximately 800 more with the regional carriers, who would belong to the families of Air Canada and Canadian Airlines.

Ms Darcy: You have to include them because they are part of this.

Senator Forrestall: So, roughly 9,000?

Ms Darcy: Yes.

Senator Forrestall: One year from today, should Air Canada's bid be accepted by the shareholders of Canadian, can you speculate for us how many employees you would have? I am looking for the shrinkage.

Ms Hill: Unfortunately, Air Canada has not provided us with any details. Because they have not made an official offer to Canadian, we have not been able to look at a circular to see what the plan looks like for the future. We do not have the numbers, so we do not know what it will look like in a year.

Senator Forrestall: Do not feel badly; they will not give them to us either.

That is a shame. You are going to wake up one morning wondering what the consequences to your members will be.

Ms Darcy: That is one of the questions the committee should put to them, and which should be part of the government criteria.

Senator Forrestall: I am sure you have considered this. What if they do not take your ad seriously, do not get down to business very quickly, and Canadian goes bankrupt and has to lay off all of its employees?

Ms Darcy: If Canadian goes bankrupt, about 16,000 jobs will be lost, and I do not believe anyone in this country can allow that to happen.

Senator Forrestall: How many of your membership would that include?

Ms Hill: About 3,000.

Senator Forrestall: A significant number of families would be affected. There is no comfort for them either, is there?

Le sénateur Forrestall: On a émis beaucoup de conjectures, chez les transporteurs aériens, au sujet de l'avenir du syndicat selon différents scénarios. Puis-je vous décrire le scénario actuel? Combien de membres de votre syndicat travaillent dans l'industrie du transport aérien actuellement?

Mme Darcy: Nous représentons 9 500 membres. Parlez-vous des agents de bord?

Le sénateur Forrestall: Pouvez-vous vous limiter aux travailleurs d'Air Canada et de Canadien?

Mme Darcy: Des employés de l'industrie du transport aérien en général?

Le sénateur Forrestall: Non. Seulement d'Air Canada et de Canadien.

Mme Denise Hill, présidente, Division des services aériens: À eux deux, Air Canada et Canadien emploient approximativement 8 000 agents de bord, et approximativement 800 autres sont employés par des transporteurs régionaux affiliés à Air Canada et à Canadien.

Mme Darcy: Il faut les inclure parce qu'ils en font partie.

Le sénateur Forrestall: Donc, il y en a à peu près 9 000?

Mme Darcy: Oui.

Le sénateur Forrestall: Dans un an, si l'offre d'Air Canada est acceptée par les actionnaires de Canadien, pouvez-vous nous dire combien d'employés vous pensez représenter? Je cherche à savoir combien de membres vous perdrez.

Mme Hill: Malheureusement, Air Canada ne nous a pas fourni de détails. Comme elle n'a pas fait d'offre officielle à Canadien, il n'existe pas de circulaire qui nous permettrait de nous faire une idée de ce que nous réserve l'avenir. Nous ne disposons pas des chiffres, de sorte que nous ne savons pas quelle sera la situation dans un an.

Le sénateur Forrestall: Ne vous en faites pas. Air Canada refuse de nous les communiquer, à nous aussi.

C'est dommage. Un bon matin, vous allez vous réveiller en vous demandant quelles seront les conséquences pour vos membres.

Mme Darcy: Voilà une question que devrait leur poser le comité et qui devrait faire partie des critères du gouvernement.

Le sénateur Forrestall: Je suis sûr que vous y avez réfléchi. Qu'arrivera-t-il s'ils ne prennent pas votre annonce au sérieux, s'ils n'agissent pas rapidement, que Canadien fait faillite et met à pied tous ses employés?

Mme Darcy: Si Canadien fait faillite, 16 000 emplois environ seront perdus, et je ne crois pas que le Canada puisse se permettre de ne rien faire.

Le sénateur Forrestall: Combien de vos membres cela inclurait-il?

Mme Hill: Trois mille environ.

Le sénateur Forrestall: Un grand nombre de familles seraient affectées. Il n'y a là rien de rassurant pour elles, n'est-ce pas?

Ms Hill: Not as of today. As we said, we have not seen an official offer from Air Canada so that we would know what the future of Canadian looks like. When I left this morning to fly here, I saw a lot of Canadian workers, and they are feeling pretty down.

Senator Forrestall: I am sure. With respect to the line between reregulation and management of certain aspects of the industry, do you draw a line, in your thinking, with respect to new entrants, should there be a vacuum? What is your attitude with respect to job protection and those other areas for which you are responsible? Will you have a different approach the next time around?

Ms Hill: With respect to new entrants, we have always maintained that the government cannot continue to license new carriers if the population of a city or of the country does not justify adding more seats into the mix. We have said that they must do a better study of whether it makes sense to allow new entrants. We have seen that happen. Intair and Greyhound were mentioned this morning. They went out of business because there were not enough people flying. Unfortunately, in those cases, most of the jobs were non-unionized. Their employees had no protection, so they people were put out of work and not protected by anyone.

We believe that the government must look at how much of a population is being served before they start approving new entrants into the market. They have not done that in the past. They have allowed a free-for-all. Hence, we have seen overcapacity in the marketplace, and overcapacity is one of the problems we are seeing today.

Senator Forrestall: You want more than simply fit, willing, and able.

Ms Hill: Yes.

Senator Kirby: Up until your last comment, I was in agreement with much of what you said. I have great difficulty with your last comment, which was essentially that the government should prevent people from coming into a business that might lose its shirt and go out of business. The entire market system is based on the notion that companies can fail. You can take the view that, because the business failed, many people lost their jobs, but you could also take the view that, if those jobs had not been created, people would not have had them in the first place. It is not clear to me which of those is a worse alternative.

It seems to me, from a realistic standpoint, that re-regulation, in the old-fashioned sense of re-regulation, is absolutely not in the cards. It also seems to me that your call for a longer legislative policy is in the cards. The government said that it will do that.

With regard to your comment that you want government agreement to any shareholders' agreement, it seems to me that that will be conditional on the shareholders' agreement being consistent with the policy. I cannot see that the government would agree with the details of a specific shareholders' agreement.

Ms Darcy: It was Transport Minister Collenette who said that.

Mme Hill: Pas dans la situation actuelle. Comme nous l'avons dit, nous n'avons pas vu d'offre officielle d'Air Canada nous permettant de nous faire une idée du sort que connaîtra Canadien. Quand j'ai pris l'avion ce matin pour venir ici, j'ai croisé beaucoup de travailleurs de Canadien et ils ont le moral assez bas.

Le sénateur Forrestall: Je n'en doute pas. Pour ce qui est de la rereglementation ou de la gestion de certains aspects de l'industrie, en excluez-vous les nouveaux venus, faudrait-il laisser un vide juridique? Quelle est votre attitude par rapport à la protection des emplois et à ces autres domaines dont vous êtes responsable? Votre approche serait-elle différente, la prochaine fois?

Mme Hill: En ce qui concerne les nouveaux transporteurs, nous avons toujours soutenu que le gouvernement ne peut pas continuer à émettre de nouveaux permis si la population d'une ville ou du pays ne justifie pas l'ajout de plus de sièges. Nous avons dit qu'il faut effectuer une meilleure étude pour savoir s'il est logique d'autoriser de nouveaux venus sur le marché. On a pu voir ce qui s'est produit. On a mentionné ce matin Intair et Greyhound. Ils ont fait faillite parce qu'il n'y avait pas suffisamment de passagers. Malheureusement, dans ces cas-là, la plupart des emplois n'étaient pas syndiqués. Leurs employés étaient sans protection. Ils ont donc été licenciés sans protection.

Il faut que le gouvernement évalue la demande avant d'autoriser l'entrée de nouveaux venus sur le marché. Il ne l'a pas fait par le passé. C'était l'anarchie. Cela a entraîné une surcapacité, un des problèmes avec lesquels nous sommes aux prises aujourd'hui.

Le sénateur Forrestall: Vous aimeriez que l'on exige plus que d'être simplement apte, disposé et capable.

Mme Hill: Oui.

Le sénateur Kirby: Jusqu'à votre tout dernier commentaire, j'étais d'accord avec une bonne partie de ce que vous avez dit. Par contre, votre dernière observation, soit qu'essentiellement il faudrait que le gouvernement empêche les nouveaux de pénétrer le marché, car ils pourraient y laisser leur chemise, me cause beaucoup de difficultés. Toute l'économie de marché s'appuie sur la notion que l'entreprise peut échouer. On peut affirmer que, parce qu'une entreprise a échoué, de nombreuses personnes perdent leur emploi, mais on peut aussi affirmer que, si ces emplois n'avaient pas été créés, les gens ne les auraient pas eus au départ. Je ne suis pas sûr lequel des deux est pire.

À mon avis, la rereglementation du secteur n'est tout simplement pas une option réaliste. Toutefois, l'idée d'élaborer une politique à long terme l'est. Le gouvernement s'est d'ailleurs engagé à le faire.

Par ailleurs, vous avez dit que vous souhaitez que le gouvernement approuve toute entente conclue par les actionnaires. Or, cela dépendra de la question de savoir si l'entente est conforme à la politique établie. Si elle ne l'est pas, je ne crois pas que le gouvernement lui donnera son appui.

Mme Darcy: C'est le ministre des Transports, M. Collenette, qui a dit ça.

Senator Kirby: I think his point is that the shareholders' agreement must be consistent with the policy, and I have no difficulty with that. However, I do have difficulty with the notion that, by public policy, we should stop new entrants into a business, because the competitive marketplace works by having new people coming in. Some succeed and some do not.

Ms Hill: We are not arguing that there should never be new entrants into the market, but there must be a test level to ensure that the population is there to sustain it.

Senator Kirby: We do not do that in any other business. Why would we do it in yours?

Ms Hill: Otherwise, we will continue to have an industry that is not financially sound. When a new entrant comes in as a low-cost carrier, that has an effect on all the other carriers surrounding it.

Senator Kirby: That is basic economics.

Ms Hill: But it is not working.

Senator Finestone: I wish to thank you for your well-articulated presentation. I found your conversation with Senator Kirby very interesting. That is one of the important things we must learn. We are interested in protecting the interests of the public sector workers with regard to equal pay for work of equal value.

Ms Darcy: We have a case pending on that as well.

Senator Finestone: Our concern is the well-being of the worker, because the workers are an integral part of a successful airline policy. However, it is very important to remember that this is a private-sector undertaking. In a private-sector undertaking, good public policy is in their best interest, but stopping competition is not. That is neither the goal nor the role of the private sector.

You have enunciated the role very clearly, except that you have tagged it as government responsibility all the way down the line. Everything is related to regulation, re-regulation, and regulatory regime, whether you are talking about safety and reliability, jobs, layoffs, wage equity, service to the North, or competition. That is the responsibility of the private-sector initiatives that exist and regulatory oversight by the Competition Bureau and Transport Canada.

I should like to understand why you believe that your goals can be achieved much more easily with a regulatory system than with proper contracts between contracting parties in each of these instances.

Ms Darcy: In the crisis we have been through in the last three months, the government has been flying without an airline policy. The corporations have been battling it out and there have been no clear rules. There is virtually no policy that guides it at this time. In the end, the courts decided that Onex could not do what it was trying to do with the 10 per cent rule.

For the sake of everyone, there ought to be clear rules in advance so that everyone knows what kind of playing field they are working on. We did our best and we will continue to do our best to negotiate whatever we can. We had commitments from Onex and from Air Canada. However, there is the issue of the

Le sénateur Kirby: Ce qu'il voulait, à mon avis, c'est que l'entente doit être conforme à la politique établie, et je suis tout à fait d'accord avec cela. Je ne crois pas non plus que nous devrions fermer la porte à tout nouveau joueur, parce que c'est de là que vient la concurrence. Certaines entreprises réussissent, d'autres pas.

Mme Hill: Nous ne disons pas qu'il faudrait fermer la porte à tout nouveau joueur, mais qu'il faudrait établir des critères afin de s'assurer que la population va utiliser les services offerts.

Le sénateur Kirby: Si nous ne le faisons pas dans d'autres secteurs, pourquoi le ferions-nous dans celui-ci?

Mme Hill: Autrement, nous continuerons d'avoir une industrie aux prises avec des difficultés financières. L'arrivée sur le marché d'un transporteur à faible prix de revient a un impact sur tous les autres transporteurs.

Le sénateur Kirby: Cela fait partie des règles du jeu.

Mme Hill: Mais ça ne fonctionne pas.

Le sénateur Finestone: Je voudrais vous remercier pour votre exposé clair et précis. Votre conversation avec le sénateur Kirby était fort intéressante. C'est une des choses importantes que nous devons apprendre. Nous souhaitons protéger les intérêts des employés du secteur public en leur versant un salaire égal pour un travail de valeur égale.

Mme Darcy: Nous avons à ce sujet un cas en instance.

Le sénateur Finestone: Nous souhaitons assurer le bien-être des employés, parce qu'ils font partie intégrante de la politique de transport aérien. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'il est question d'une entreprise du secteur privé. Nous devons, dans leur intérêt, adopter de bonnes politiques, mais non pas empêcher la concurrence. Cela n'est ni le but ni le rôle du secteur privé.

Vous avez défini ce rôle très clairement, sauf que vous avez dit que cette responsabilité relève entièrement du gouvernement. Tout est lié à la réglementation, à la reréglementation, au régime de réglementation: la sécurité, la fiabilité, les emplois, les mises à pied, l'équité salariale, les services assurés aux collectivités du Nord, la concurrence, tout. Or, ces responsabilités relèvent du secteur privé. Elles sont assujetties à la réglementation du Bureau de la concurrence et de Transports Canada.

J'aimerais savoir pourquoi vous pensez être en mesure de mieux atteindre vos objectifs au moyen d'un cadre réglementaire plutôt que par le biais de contrats conclus en bonne et due forme entre parties contractantes dans chacun de ces cas.

Mme Darcy: Le gouvernement a mis sa politique de transport aérien sur la glace au cours des trois derniers mois. Les compagnies se sont livrées bataille alors qu'il n'y avait aucune règle en place. Il n'y a pas de politique pour l'instant. Ce sont les tribunaux qui ont fini par juger qu'Onex ne pouvait faire ce qu'elle essayait de faire avec la règle de 10 p. 100.

Il faudrait qu'on établisse des règles claires afin que tout le monde sache à quoi s'attendre. Nous avons fait de notre mieux et nous allons poursuivre nos efforts en vue de parvenir à une entente. Nous avons des engagements de la part d'Onex et d'Air Canada. Toutefois, nous ne savons pas dans quelle mesure ces

enforceability of those commitments, and there is the issue of what criteria the government will use when it decides in the end that a certain shareholder proposal is acceptable.

Senator Finestone: It is true that there has been chaos. There has been a great deal of disruption, difficulty, emotionality, and hostility between parties. However, if the Minister of Transport had not opened the Onex and Air Canada deal up to public debate, the population would not have been aware of the issues to the extent that they are today, and they would not have been as sensitive to the interrelationship between slots, American-Canadian issues, international flights, the issues surrounding national, regional and international carriers, and the potential for corporate competition.

This debate has been an important exercise in public policy. You said that there was no leadership, or there were no guidelines. The guidelines will flow from the chaotic and unfortunate circumstances that we have had to live with. That is not a happy case for the workers, especially those at Canadian. Everyone in this room is well aware of that issue.

However, I wanted to suggest to you that regulation is not the only way to go.

Ms Hill: Much of what you said is very true. We always enjoy the debate. However, the problem was a lack of clear rules on where the debate was going. I will take you back to the 1996 airline crisis with Canadian Airlines. Coming out of that, the then Minister of Transport, David Anderson, agreed to set up a minister's advisory committee on the transportation industry. We warned at that time that we would once again run into a crisis in this industry because we were ignoring what the problem was. We were ignored.

Senator Finestone: What was the problem that you thought we were ignoring?

Ms Hill: We talked about capacity and routes, for example. We had a year of hearings with representatives from Air Canada, Canadian Airlines, the charter carriers and from the airports that you saw here before you, and their response to it was, "We don't really care if Canadian survives or if Air Canada survives or if any airline survives, because someone else will come along and pick it up and we will get paid."

Senator Finestone: I think that is a very rough and unfair comment.

Ms Hill: It is true. He said that. Here at the committee we were trying to determine what the problems were and trying to find solutions. We put forward solutions to the minister, who, unfortunately, would not even meet with us to talk about what we could do to ensure that we did not run into another crisis. Of course, here we are again in 1999 in another crisis.

You are right that debate is always good. We have heard many things about slot times and other issues. Unfortunately, there were

engagements auraient été respectés, et nous ne savons pas non plus quels critères utilisera le gouvernement pour décider que telle ou telle proposition est acceptable.

Le sénateur Finestone: Il est vrai que la situation a été chaotique. Il y a eu beaucoup de confusion, d'agitation, d'hostilité entre les parties. Toutefois, si le ministre des Transports n'avait pas soumis l'entente d'Onex et d'Air Canada à un débat public, la population n'aurait pas été aussi bien informée qu'elle l'est aujourd'hui, et elle n'aurait pas non plus pris connaissance des liens qui existent entre les créneaux, de l'entente unissant American et Canadien, des questions touchant les vols internationaux, des problèmes concernant les transporteurs internationaux, régionaux et internationaux, et des possibilités qu'offre la concurrence entre entreprises.

Ce débat a été fort utile. Vous avez dit qu'il n'y avait pas de règles, de lignes directrices. Or, les circonstances chaotiques et malheureuses avec lesquelles nous avons dû composer vont justement nous permettre d'établir ces règles. La situation est loin d'être encourageante pour les employés, surtout ceux de Canadien. Nous en sommes tous conscients.

Toutefois, je tiens à dire que la réglementation n'est pas la seule option qui s'offre à nous.

Mme Hill: Vous avez raison. Nous sommes toujours prêts à prendre part à un débat. Toutefois, le problème dans ce cas-ci, c'est qu'il n'y avait pas de règles claires pour orienter le débat. Prenons l'exemple de la crise qui a frappé les Lignes aériennes Canadien en 1996. À la suite de cette crise, le ministre des Transports de l'époque, David Anderson, a accepté de mettre sur pied un comité consultatif sur l'industrie du transport. Nous lui avons dit à l'époque que l'industrie traverserait une autre crise si le problème n'était pas réglé. Personne n'a tenu compte de ce que nous avons dit.

Le sénateur Finestone: Et quel était ce problème?

Mme Hill: Nous avons, par exemple, abordé le problème de la capacité et des liaisons. Pendant un an, le comité a tenu des audiences et entendu des représentants d'Air Canada, de Canadien, des affréteurs aériens, des aéroports, et leur réponse était, «Que Canadien, Air Canada ou une autre compagnie survive ou non, nous nous en moquons, car quelqu'un d'autre viendra prendre la relève et nous serons payés.»

Le sénateur Finestone: Ce que vous dites là est très dur et injuste.

Mme Hill: C'est vrai. C'est ce qu'il a dit. Nous avons essayé, avec le comité, de cerner les problèmes et de trouver des solutions. Nous avons proposé des solutions au ministre qui, malheureusement, n'a même pas voulu nous rencontrer pour discuter des mesures que nous pourrions prendre pour éviter une autre crise. Or, nous voilà en 1999 avec une autre crise sur les bras.

Vous avez raison de dire que les débats sont utiles. On a entendu dire bien des choses au sujet des créneaux et autres sujets

no clear rules by which we should be abiding. Mr. Collenette spoke about criteria, but how would he enforce the criteria?

Senator Finestone: As things unfold we will see how guided or misguided we are in our observations. I am pleased that you appeared before us today.

Senator Fairbairn: You are appearing here to place as much pressure as you can on the confused situation of your employees and your concern for them. For most of us who travel often, there are broad concerns for the airline industry. However, I do not think they are as fundamental at this stage of the debate as the concern for the employees and the way this situation progressed. We have heard from the heads of both the airlines and from Mr. Hargrove, and we have read the media. I do not seek reassurance from you but, rather, your view. Is the reported rift between the employees of the two airlines as a result of the competing bids and the discussions with union representatives as great as the media would have us believe? Is that real? Is there a way of easily bringing this together, or will this be a very complicated process?

Ms Darcy: It is every bit as deep as you have seen. This is not the first time it has happened; it also happened in 1992-93. At that time, the signs read "Better dead than red." That phrase, which has been commonly used, has a whole new meaning when it is used in the airline context. However, the rift is very serious and deep. It is of grave concern to us because we are trying to speak on behalf of, and do what is best for, all airline employees and the industry. We do not think those two ideals are incompatible; that is why we place considerable attention on what is in the public's interest as far as the industry is concerned. This is something that we should all be concerned about. This is about people who will work either side by side at counters in the airport, side by side in slots, or potentially side by side as crews in the same aircraft in the future.

To return to the reference that Senator Finestone made earlier, namely, that we needed to go through this debate, I cannot emphasize that for you enough. The public debate is an excellent thing. I wish the process had started by the Government of Canada saying: "We propose that there be these new rules, policies, or criteria, or whatever you want to call it, that govern the airline industry. As a country, let us speak about that. Let us involve all of the stakeholders." We would have welcomed that debate. That is the debate we tried to take part in and that is the debate that occurred in the middle of the night in that Canadian Airlines crisis in Vancouver three years ago. It always comes at this time of year, and the reason for that is obvious, in terms of the travelling public and so on. In the middle of the night, we said, "You must get on top of long-term issues about policy. We want to be part of that process. We think it is about deregulation, but let us engage the stakeholders and the country in that debate." We did not have to go through it in the way that we did in the last few months. It put everyone through torment and will have long-term consequences

de préoccupation. Malheureusement, il n'existe pas de règles précises qui nous servent de cadre. M. Collenette a parlé de critères, mais comment va-t-il les appliquer?

Le sénateur Finestone: Nous allons voir, au fur et à mesure de la situation, si nos préoccupations sont fondées ou non. Je suis heureuse que vous ayez comparu devant nous aujourd'hui.

Le sénateur Fairbairn: Vous avez beaucoup insisté sur la situation confuse dans laquelle se trouvent vos employés et sur les inquiétudes que vous avez à leur égard. Ceux qui voyagent beaucoup sont conscients des difficultés que connaît l'industrie aérienne. Toutefois, à mon avis, celles-ci ne sont pas aussi graves, à ce stade des discussions, que les problèmes auxquels font face les employés. Nous avons entendu le point de vue des dirigeants des deux compagnies aériennes et de M. Hargrove, et nous avons lu aussi ce que les médias ont écrit à ce sujet. Je ne vous demande pas de me fournir des garanties, mais de m'exposer votre point de vue. Est-ce que le désaccord qui existe entre les employés des deux compagnies aériennes, à cause des offres concurrentes et des discussions avec les représentants syndicaux, est aussi profond que le laissent entendre les médias? Est-il bien réel? Est-il possible de rapprocher les parties, ou est-ce que cela risque d'être très compliqué?

Mme Darcy: Le désaccord entre les deux groupes est très profond, et ce n'est pas la première fois que nous avons l'occasion de le constater. La même chose s'est produite en 1992-1993. À ce moment-là, on utilisait comme slogan «Better dead than red», ou mieux vaut être mort que rouge. Or, ce slogan, qui a été souvent utilisé, prend un tout autre sens dans le contexte aérien. Toutefois, le désaccord est très profond, et cela m'inquiète beaucoup, car nous essayons de défendre les intérêts de tous les employés des compagnies aériennes et de l'industrie. Ces intérêts, à notre avis, ne sont pas incompatibles. Voilà pourquoi nous attachons beaucoup d'importance à l'intérêt public. Nous devrions tous nous y intéresser. Il est question ici d'employés qui vont travailler côte à côte dans les aéroports, les créneaux, et peut-être même à bord des avions.

Pour revenir à ce que le sénateur Finestone a dit plus tôt, à savoir que ce débat a été utile, je ne saurais trop insister là-dessus. Les débats publics sont fort utiles. J'aurais aimé que le gouvernement du Canada entame le processus en disant: «Nous proposons que ces nouveaux règlements, politiques ou critères, appelez-les comme vous voulez, régissent l'industrie du transport aérien. Engageons le débat là-dessus. Invitons tous les intervenants à participer aux discussions.» Nous aurions été fort heureux de prendre part à un tel débat. En fait, c'est ce que nous avons essayé de faire, il y a trois ans, à Vancouver, quand Canadien s'est trouvé en situation de crise. Elle survient toujours à ce temps-ci de l'année, et pour une raison bien évidente, si l'on tient compte des habitudes du public voyageur, ainsi de suite. Nous avons dit, à ce moment-là, «Il faut élaborer une politique à long terme, et nous voulons prendre part à ce processus. Il faut déréglementer l'industrie, mais invitons les intervenants et les Canadiens à participer au débat.» Nous n'avons pas eu à vivre l'expérience des derniers mois. Cette situation a suscité beaucoup

for morale in the airline industry. There is no question about that. People are torn apart; families are torn apart.

Senator Fairbairn: We have a chance to make recommendations to do things differently in upcoming legislation. I understand what you are saying. I have an intense admiration for the employees and, in particular, those in the category of the flight attendants.

Ms Darcy: Yes. They must smile every day.

Senator Fairbairn: That is right. They must camouflage their true feelings every hour of every day in their dealings with the public.

Do you have any confidence in the assurances that you have heard? We have heard from both airlines and from one of your activist leaders, who was here last night. Do you have assurance from both airlines at this point that your concerns are not only being seriously considered but also guaranteed in the process of developing this new entity, whatever it may be?

Ms Darcy: We do not. That is why we believe that government has a major role to play in ensuring that whatever commitments are made will be enforced. That should be part of the criteria for approval by cabinet or government.

The Chairman: Ms Darcy, will you send us a copy of the text of your presentation? I think senators would appreciate reading it again. Thank you for your presentation today.

The next witnesses are from Star Alliance.

Mr. Rono J. Dutta, President, United Airlines, on behalf of the Star Alliance: I have a written text, which I would like placed in the record. However, events have overtaken us since we wrote it. Therefore, some of our events will relate to the Onex deal, which, at this point, is somewhat redundant.

I should like to say a few words in French before I start. I would ask for your indulgence because my French is not very good.

[Translation]

Fortunately, the takeover bid has been unsuccessful, in light of the developments late last week and the decision by Quebec's Superior Court.

[English]

I will focus most of my testimony on the international side of the issue. Ten years ago, most of the traffic was between major economic centres, such as New York to Los Angeles or Los Angeles to London. The traffic that is showing the highest growth rate, however, is from medium-sized cities — for example, the traffic from Edmonton to Milan, from Calgary to Sao Paulo.

d'angoisse et elle aura des répercussions à long terme sur le moral des employés de l'industrie. Il n'y a aucun doute là-dessus. Les employés sont déchirés, leurs familles aussi.

Le sénateur Fairbairn: Nous avons la possibilité de proposer des changements à la loi pour que les choses se fassent différemment à l'avenir. Je comprends votre point de vue. J'ai beaucoup d'admiration pour les employés, surtout pour les agents de bord.

Mme Darcy: Oui. Ils sont obligés d'avoir le sourire aux lèvres tous les jours.

Le sénateur Fairbairn: C'est vrai. Ils doivent cacher leurs véritables sentiments vingt-quatre heures sur vingt-quatre quand ils font affaire avec le public.

Est-ce que les garanties qui ont été données vous rassurent? Nous avons entendu le point de vue des deux compagnies aériennes. Hier soir, nous avons eu l'occasion d'entendre celui d'un de vos dirigeants syndicaux. Croyez-vous, d'après ce que disent les deux compagnies aériennes, que vos préoccupations sont prises au sérieux, et qu'elles seront prises en compte par la nouvelle entité qui verra le jour?

Mme Darcy: Pas du tout. Voilà pourquoi nous croyons que le gouvernement doit faire en sorte que les engagements pris seront respectés. Cela devrait faire partie des critères qui devront être remplis avant d'obtenir l'approbation du cabinet ou du gouvernement.

La présidente: Madame Darcy, allez-vous nous envoyer une copie de votre mémoire? Je pense que les sénateurs aimeraient bien le relire. Je vous remercie d'avoir comparu devant nous aujourd'hui.

Nous allons maintenant entendre le groupe Star Alliance.

M. Rono J. Dutta, président, United Airlines, au nom du groupe Star Alliance: J'ai préparé un mémoire, que j'aimerais déposer aux fins du compte rendu. La situation a beaucoup changé depuis que nous l'avons rédigé. Par conséquent, certains de nos commentaires portent sur l'entente d'Onex qui, à ce stade-ci, est plutôt redondante.

J'aimerais, avant de commencer, dire quelques mots en français. Je fais appel à votre indulgence, car mon français n'est pas très bon.

[Français]

Heureusement, cela s'est soldé par une tentative infructueuse de la prise de contrôle, compte tenu des développements de la fin de semaine dernière ainsi que de la décision de la Cour supérieure du Québec.

[Traduction]

Je compte surtout vous parler du trafic international. Il y a dix ans, la plupart des liaisons s'effectuaient entre les grands centres économiques, soit de New York à Los Angeles ou de Los Angeles à Londres. Toutefois, les liaisons qui affichent le taux de croissance le plus élevé sont celles qui s'effectuent entre les villes de taille moyenne, par exemple entre Edmonton et Milan, ou entre Calgary et Sao Paulo.

While we are focusing on domestic competition, it is also important to ensure that Canadian aviation can compete internationally. At the end of the day, if all the international traffic is carried by United, Lufthansa, American, or British Airways, that does not serve the Canadian economy well. I shall focus most of my comments in that regard.

The first slide shows that the underlying, global trends are positioning aviation as a key engine of economic competitiveness. Clearly, there is an explosion of global trade. That is driven by many barriers. Whether it is information, trade, or currency, all of those barriers are coming down. Aviation is at the forefront of these trends. In some ways, it is useful to liken it to the building of major highways. Towns and communities that were positioned on these highways developed economically, and communities that were not well positioned as these highways were being developed saw their economic activity actually diminish. Similarly, it is very important for Canadian communities to be well structured along these highways, and it is important for Canada to have a strong global arm in its aviation decisions.

In my remarks, I will speak about hubs and networks, so if you will indulge me for a few minutes, I would like to ensure that everyone knows what I mean. A point-to-point schedule has no hub structure behind it. Let us say there are eight cities, each of which has an underlying traffic flow of 50 passengers. Therefore, from A to C or from G to B, there is an underlying traffic demand of 50 passengers per day. Let us assume, again hypothetically, that the break-even load factor for a given aircraft type, such as a 737, is about 80 passengers. Under these circumstances, although you have this potential demand, it cannot be economically served because there is no load factor that justifies airline service.

Let us now look at what happens if you take the same demand and funnel it through a hub. Now, instead of flying point to point, all of the cities are connected to a hub. The 50 passengers that were going from A to B, A to C, et cetera, are collected into a total demand of 400 passengers. Taking again a hypothetical 80-passenger load factor, now suddenly you can justify five flights between the cities. That increases convenience. You have five flights instead of none. More important, the cost structure of serving those passengers goes down because, as we know, larger aircraft have lower unit costs.

Therefore, in looking at the health of any airline, it is critical to look at the strength of its hubs. An airline with all the motivation and goodwill in the world that does not have a good hub structure cannot compete well, either domestically or internationally. That is one of the problems that I think faces Canadian today. However, it is also one of the opportunities that is presented by the Star Alliance.

Certes, la concurrence intérieure est importante, mais il faut aussi que les compagnies aériennes canadiennes soient en mesure de soutenir la concurrence à l'échelle internationale. Car, au bout du compte, si toutes les liaisons internationales sont assurées par United, Lufthansa, American ou British Airways, l'économie canadienne va en souffrir. Je vais surtout insister sur ce point dans mon exposé.

La première diapositive indique que les tendances mondiales font de l'aviation un moteur clé de la compétitivité internationale. On assiste manifestement à un accroissement fulgurant du commerce mondial. Les nombreux obstacles, qu'il s'agisse de l'information, du commerce ou des devises, sont en train d'être éliminés. L'aviation est à l'avant-garde de ces tendances. On peut, à certains égards, comparer cela à la construction de grandes autoroutes. Les villes et les localités situées près de ces autoroutes ont connu un essor économique, tandis que celles situées plus à l'écart ont vu leur activité économique diminuer. De la même façon, il est très important que les villes canadiennes situées le long de ces routes aériennes soient bien structurées, et que le Canada puisse, dans ces décisions touchant le transport aérien, s'appuyer sur une industrie solide.

Je compte également, dans mon exposé, vous parler des réseaux en étoile. Je vais donc, encore une fois, faire appel à votre indulgence pendant quelques minutes, car j'aimerais que tout le monde comprenne bien ce que j'entends par cela. Le service entre points fixes ne s'appuie pas sur un réseau en étoile. Disons qu'il y a huit villes, et que la demande de trafic entre celles-ci est de 50 passagers par jour. Donc, entre le point A à C ou G à B, la demande de trafic est de 50 passagers par jour. Disons, toujours de façon hypothétique, que le seuil de rentabilité d'un avion comme le 737, par exemple, est fixé à 80 passagers. Dans ces circonstances, malgré cette demande potentielle, l'avion ne peut être utilisé de façon rentable car le nombre de passagers ne justifie pas le maintien d'un service aérien.

Voyons maintenant ce qui se produit quand ce même trafic passe par un réseau en étoile. Au lieu d'assurer la liaison d'un point à l'autre, toutes les villes sont reliées à un réseau en étoile. Les 50 passagers qui se rendaient du point A à B, du point A à C, ainsi de suite, sont tous regroupés, ce qui fait que la demande totale atteint 400 passagers. Utilisant encore une fois un chiffre hypothétique de 80 passagers, on peut maintenant justifier l'existence de cinq vols entre les villes. C'est plus pratique. Vous avez cinq vols au lieu d'un seul. Plus important encore, les coûts diminuent car, comme nous le savons, les gros transporteurs ont des coûts unitaires moins élevés.

Par conséquent, quand on jette un coup d'oeil sur la santé financière d'une compagnie aérienne, il est important de tenir compte de l'importance de ces réseaux en étoile. La compagnie aérienne qui affiche toute la motivation et la bonne volonté du monde ne pourra soutenir la concurrence que ce soit à l'échelle nationale ou internationale si elle ne dispose pas d'un bon réseau en étoile. C'est un des problèmes auxquels fait face aujourd'hui Canadien. Or, c'est également une des options que présente le groupe Star Alliance.

The Star Alliance takes this hub network, the hubs of individual carriers, and puts them together into a string of networks. As a result, a person can now travel from Calgary to Istanbul over the network provided between Toronto and Frankfurt through the Star Alliance. As I said before, it is that growth in traffic that is fuelled by global trade. That is what Star makes available. Similarly, between Calgary and Denver, connecting the hubs essentially means connecting Winnipeg to all the cities south of Denver. Again, that is where the growth is in transport or traffic.

Star Alliance, over the years, has taken the major economic centres across the globe, whether it be Tokyo, Sidney, Sao Paulo, Toronto, London, or Frankfurt, and has put them together into this global highway. That is what fuels the flow of passengers across the globe.

To the extent that airlines are positioned with weak hubs or with weak networks, they are not able to compete effectively. Air Canada has done relatively well over the past few years because it has become a member of this network, a member of this hub structure, which then allows it to compete effectively. Canadian, unfortunately, has not been able to do that, to a large extent. It is not enough to have just a hub structure, clearly. You need to have good safety, good product, and good services. Our collection of brands is testimony to what a strong product offering we have. As you can see, we have Singapore Airlines, United, Lufthansa, Thai — all well-known global brands. We are proud to include the maple leaf in our global spectrum.

This is not just an internal look at alliances. Outsiders, too, are looking at that. There have been numerous studies trying to define how these alliances measure up against one another. There are four global airways being built: Star; Wings, which is the KLM/Northwest alliance; **oneworld**, which is the American/British alliance; and there is the Delta/Air France alliance. Of all of those, Star is the clear, acknowledged leader. Again, that is one of the strengths that Air Canada brings to the table in building these alliances.

One of the problems that **oneworld** is running into is that their routes overlap rather than being complementary. When British and American proposed putting them together, both governments on either side of the Atlantic, the EU and the United States, had a major problem with that because it was overlapping rather than complementary. Their structures fell on top of each other instead of connecting, the way we showed for Toronto to Frankfurt. If **oneworld** did absorb Air Canada, you would find a similar issue, because your two biggest destinations are London and Hong Kong. With Air Canada and **oneworld** rolled into one, it would have eliminated all competition. In London to Toronto, for example, it would be British Airways and Air Canada both in terms of one alliance, if Air Canada had joined **oneworld**. Similarly, Hong Kong, Singapore, and Cathay would have eliminated all competition. Fortunately, this is not a dilemma that is facing you any more because Air Canada is firmly with Star.

Le groupe Star Alliance prend les réseaux de chaque transporteur et les regroupe ensemble dans un système. Ainsi, une personne peut maintenant aller de Calgary à Istanbul en passant par le réseau qui relie Toronto et Francfort. Comme je l'ai déjà mentionné, cette croissance du trafic est alimentée par le commerce mondial, et c'est ce que permet de faire le groupe Star. En reliant les réseaux existant entre Calgary et Denver par exemple, on permet à Winnipeg d'être reliée à toutes les villes situées au sud de Denver, et cela entraîne une hausse du trafic.

Avec les années, Star Alliance s'est imposée dans tous les grands centres économiques du globe, que ce soit Tokyo, Sidney, Sao Paulo, Toronto, Londres ou Francfort, et les a réunis sur son autoroute planétaire. C'est ce qui alimente le flux des passagers sur tout le globe.

Les lignes aériennes positionnées sur des plaques tournantes fragiles ou au sein de réseaux faibles ne peuvent pas concurrencer les autres efficacement. Air Canada s'est plutôt bien débrouillée ces dernières années parce qu'elle a adhéré à ce réseau, à cette structure de plaques tournantes, ce qui lui permet de concurrencer efficacement les autres. Canadien International, par contre, n'a malheureusement pas pu en faire autant, loin de là. Il est clair qu'une structure de plaque tournante ne suffit pas. Il faut aussi de la sécurité, un bon produit et de bons services. L'éventail de nos compagnies témoigne de la qualité de nos produits. Comme vous le voyez, nous avons Singapore Airlines, United, Lufthansa, Thai — tous des noms très connus dans le monde entier. Nous sommes fiers d'ajouter la feuille d'érable à notre gamme planétaire.

Cet examen des alliances n'est pas qu'une démarche interne. D'autres aussi s'y intéressent de l'extérieur. De nombreuses études ont été effectuées dans le but de comparer la tenue de ces alliances face les unes aux autres. Il y a quatre autoroutes aériennes mondiales en voie de construction. Ce sont Star; Wings, qui est l'alliance KLM-Northwest; **oneworld**, qui est l'alliance American Airlines-British Airways; et il y a l'alliance Delta-Air France. De toutes, Star est nettement le leader reconnu. Là encore, c'est l'un des avantages que présente Air Canada dans la création de ces alliances.

L'un des problèmes que connaît **oneworld**, c'est que ses routes se chevauchent plutôt que de se compléter. Lorsque British Airways et American Airlines ont proposé de se joindre l'une à l'autre, les gouvernements des deux côtés de l'Atlantique, celui de l'Union européenne et de celui des États-Unis, y ont vu un gros problème. Leurs structures se chevauchaient plutôt que de se rejoindre de la manière que nous avons démontrée entre Toronto et Francfort. Si Air Canada était intégrée à **oneworld**, le même genre de problème se poserait, parce que vos plus destinations les plus importantes sont Londres et Hong Kong. Si Air Canada et **oneworld** ne font plus qu'un, il n'y aura plus aucune concurrence. Par exemple, la liaison Londres-Toronto serait offerte par British Airways et Air Canada, qui feraient partie de la même alliance si Air Canada était intégrée à **oneworld**. De même, il n'y aurait plus aucune compétition entre les compagnies Hong Kong, Singapore et Cathay. Fort heureusement, ce dilemme ne pose plus puisque Air Canada est fermement établie avec Star.

Senator Finestone: I do not understand that particular graph. Would you go back to that oneworld overlapping with Star?

Mr. Dutta: Let us take United and Lufthansa. United is strong, Chicago to the west, and Lufthansa is strong, Frankfurt to the east. When you put the two hubs together, essentially you are taking all the cities to the west of Chicago — San Diego, San Francisco, Denver, et cetera — and connecting them to all the cities east of Frankfurt — Istanbul, Bombay, et cetera — and that is what we call a complementary hub structure.

However, if, between New York and London, British and American are the only two hub carriers and they go into an alliance of some nature, then you do not have a complementary alliance. You have eliminated competition on key routes. When British and American were proposing the alliance, the government identified the fact that what American brought to the table was 12 or 13 more cities that British did not already serve either directly or through the alliance members. Therefore, you are not opening up new cities. You are just overlapping existing routes. You would have a similar problem if Air Canada had joined British and Cathay, who are members of oneworld, because in your key international routes all the competitors would have belonged to one alliance. Is that point clear?

Senator Finestone: Thank you.

Mr. Dutta: It is important to keep in mind that it is critical for the Canadian economy, for Canadian competitiveness, to have a strong airline that can compete effectively against the British, American, United, Continental, and the Northwests of the world.

The question is, which airline structure makes Canadian aviation the strongest? Clearly, you need an airline that can provide you with the greatest support in markets that are important to you.

The reason Canadian has not been successful in doing an alliance with American is that American brings very little strength in markets that Canadian should be flying. Canadian should be flying cross-border along the West Coast to cities like San Francisco, Los Angeles, Portland, and Seattle because those are very profitable routes. American, being as weak as they are in those cities, cannot provide Canadian with any support. As a result, while every airline has seen its transborder traffic between the U.S. and Canada growing — and that is one of the highest profitable markets right now — Canadian has been unable to participate in those key markets.

Air Canada, on the other hand, with the strength that United brings along the border, has done very well in transborder markets.

American's strength, by and large, tends to be along the southern-tier cities, the Austins and San Antonios, which are not particularly important to Canadian aviation. United, in particular,

Le sénateur Finestone: Je ne comprends pas très bien ce graphique là. Pourriez-vous expliquer encore comment oneworld et Star se chevaucheraient?

M. Dutta: Prenons l'exemple de United et Lufthansa. United est bien établie de Chicago vers l'ouest, et Lufthansa est solide de Francfort vers l'est. Si vous mettez les deux plaques tournantes ensemble, en fait, vous établissez un lien entre toutes les villes qui se trouvent à l'ouest de Chicago — San Diego, San Francisco, Denver et cetera — et toutes les villes se trouvant à l'est de Francfort — Istanbul, Bombay et cetera —, c'est ce que nous appelons une structure de plaque tournante complémentaire.

Cependant, si British Airways et American Airlines sont les seuls transporteurs à faire la liaison entre New York et Londres et qu'ils s'unissent en une alliance quelconque, ce n'est pas une alliance complémentaire. Il n'y a plus de concurrence sur les liaisons principales. Lorsque British Airways et American Airlines proposaient de constituer une alliance, le gouvernement a déterminé qu'American mettait dans la balance 12 ou 13 villes qui n'étaient pas desservies par British ou par les membres de l'alliance. Par conséquent, vous n'ouvrez pas de nouvelles destinations. Vous ne faites que vous chevaucher sur les liaisons existantes. Ce serait le même problème si Air Canada s'était joint à British à Cathay, qui sont membres de oneworld, parce que sur les liaisons internationales principales, tous les compétiteurs auraient été membres de la même alliance. Est-ce que c'est clair?

Le sénateur Finestone: Merci.

M. Dutta: Il est important de se rappeler qu'il est essentiel pour l'économie du Canada, pour la compétitivité du Canada, d'avoir une compagnie aérienne solide qui peut faire concurrence efficacement à British Airways, à American Airlines, à United Airways, à Continental et aux Northwest du monde entier.

La question qui se pose est quelle structure de compagnie aérienne peut faire de l'aviation canadienne qu'elle soit la plus solide? C'est clair qu'il faut une compagnie aérienne qui peut vous soutenir le mieux possible sur les marchés qui vous tiennent à coeur.

La raison pour laquelle Canadien International n'a pas réussi à créer une alliance avec American Airlines est qu'American Airlines ferait très peu pour consolider Canadien International sur le marché où il devrait s'imposer. Canadien devrait avoir des vols vers les États-Unis, le long de la côte ouest, dans des villes comme San Francisco, Los Angeles, Portland et Seattle parce que ce sont des routes très payantes. Comme American Airlines est très faible dans ces villes, elle ne peut pas y soutenir Canadien International. Par conséquent, alors que toutes les compagnies aériennes multipliaient leurs vols transfrontaliers entre les États-Unis et le Canada — et c'est d'ailleurs l'un des marchés les plus payants en ce moment — Canadien a été incapable de s'imposer sur ces marchés clés.

Air Canada, d'un autre côté, renforcée par la vigueur de United Airlines le long de la frontière, a très bien tiré parti des marchés transfrontaliers.

La force d'American Airlines, dans l'ensemble, semble résider dans les villes du Sud, comme Austin et San Antonio, qui n'ont pas d'attrait particulier pour l'aviation canadienne. United, surtout,

brings strength close to the border, followed by Northwest, then by Alaskan. American is not a strong player in those markets. That is one of the key reasons that Canadian is finding it hard to develop an alliance with American and make it meaningful. Star, on the other hand, does bring a lot of strength and opportunities for Canadian.

It is also important to understand the underlying philosophies and founding principles of Star versus other alliances. United really prides itself on its core competence of building long-term relationships, which are based on maximizing mutual, long-term benefits to each party. There is a principle of equality and collaboration.

We have nine or ten members in Star, some of whom are relatively small. I point to Ansett. I point to British Midland. I point to Austrian Airlines. These are very small airlines. Most of them had previous relationships with other alliances. The reason they are all flocking to Star, voluntarily, is the realization that they have an equal voice at the table. Second, they are driven by marketplace benefits rather than carrier control. Ansett, Austrian, British Midland, Singapore, Thai have come to us voluntarily. We do not force them to come to us by buying into their equity structure.

Air Canada, in particular, has consistently done numerous analyses to say who is the best alliance for Air Canada to join. They repeatedly come to the same conclusion: Star provides the greatest benefit for Air Canada. They come voluntarily after reasoned debate and internal review as to the best conclusion.

I wish that it were true for Canadian, as well, that it would be free to choose the alliance that best suits its needs. There are no service contracts with hidden transfer of benefits in Star. Each party runs its independent reservation system and its independent frequent flier system. There is no hidden transfer of wealth between airlines based on service contracts at less than market rates.

All recent new entrants, as I have said — Austrian, for example — have come to us defecting from other existing relationships because they see the benefits of Star, particularly in its democratic principles of equality. We do develop all of our relationships based on the win-win principle and based on the long-long term. We are not here to win one transaction at a time. We might lose a given transaction, but we want it to work for both parties long term.

Finally, we are further ahead than **oneworld** in development and integration worldwide. In other words, with its code sharing, its antitrust immunity, and its frequent flier program, Star is further ahead than **oneworld**, in particular.

Canada a one-time opportunity to determine its long-term aviation policies. It has an opportunity to find a long-term solution to its problem with Canadian. It would be a shame if the focus

est solide aux abords de la frontière, suivie par Northwest, puis par Alaskan. American Airlines n'est pas très forte sur ces marchés. C'est l'une des principales raisons qui font que Canadien International a de la difficulté à créer une alliance avec American Airlines et que cela ait du sens. Star, d'un autre côté, pourrait beaucoup pour consolider Canadien et lui offrir des opportunités.

Il est aussi important de comprendre les théories sous-jacentes et les principes fondamentaux de Star comparativement à ceux d'autres alliances. United tire grand orgueil de ses compétences fondamentales à établir des relations à long terme, qui sont fondées sur la maximisation des avantages mutuels et à long terme pour toutes les parties. Elle défend un principe d'égalité de collaboration.

Star a neuf ou dix membres, dont certains, comme Ansett, British Midland et Austrian Airlines, sont de taille relativement petite. La plupart avaient auparavant des liens avec d'autres alliances. La raison pour laquelle elles décident toutes d'elles même de se joindre à Star est qu'elles comprennent qu'elles y ont une place égale aux autres. Deuxièmement, elles sont motivées par la recherche d'avantages concurrentiels et non par le contrôle des transporteurs. Ansett, Austrian, British Midland, Singapore et Thai sont venues à nous d'elles-mêmes. Nous ne les forçons pas à se joindre à nous en nous immisçant dans leur structure de capitaux.

Air Canada, en particulier, a fait de nombreuses analyses pour déterminer à quelle alliance il valait mieux qu'elle se joigne. À maintes reprises, elle a tiré la même conclusion: Star est la plus avantageuse pour Air Canada. Elle vient d'elle-même après avoir tenu un débat raisonné et fait un examen interne pour trouver la meilleure solution.

J'aurais souhaité qu'il en soit de même pour Canadien International, qu'elle serait libre de choisir l'alliance qui convient le mieux à ses besoins. Aucun contrat de service de Star ne vise de transfert caché des avantages. Chaque participant gère son propre système de réservations et son propre programme pour grands voyageurs. Il n'y a pas de transfert caché de capitaux entre compagnies aériennes, fondé sur des contrats de service inférieurs aux taux du marché.

Tous les nouveaux venus, comme je le disais — Austrian, par exemple — ont délaissé d'autres relations d'affaires pour se joindre à nous parce qu'ils voient les avantages de Star, particulièrement dans ses pratiques démocratiques d'égalité. Nous fondons toutes nos relations sur le principe des avantages réciproques et sur le long terme. Nous ne sommes pas là pour gagner sur une transaction à la fois. Nous pouvons perdre une transaction, mais nous visons à ce que les deux parties soient gagnantes à long terme.

Enfin, nous devançons **oneworld** dans le développement et l'intégration à l'échelle mondiale. Autrement dit, avec le partage des codes et l'immunité juridique face à la législation antitrust et ses programmes de grands voyageurs, Star devance **oneworld**, surtout.

Le Canada a une occasion unique de déterminer ses politiques à long terme en matière d'aviation. Il a la chance de pouvoir trouver une solution à long terme au problème que pose Canadien

were on the near term, trying to do one more transaction, and Canadian does not become integrated with Air Canada. In the long term, the problem would not be solved. The long-term problem is that Canadian has a weak network, a weak hub structure. It is not part of a strong alliance. Therefore, it is difficult for Canadian to survive economically.

The long-term solution is the integration of Canadian with Air Canada and to build that into the Star Alliance. Canadian aviation would then have a competitor that could compete internationally.

I would be happy to answer any questions you may have.

Senator Roberge: I believe that, on October 19, 1999, you signed a 10-year agreement with Air Canada on behalf of Star Alliance. Are there any special covenants within that contract that would be specific to the frequency, and possibly the slots, at the Chicago and Frankfurt airports?

Mr. Dutta: None whatsoever. Our contract essentially protects us for the long-term. It specifies that for 10 years Air Canada would continue to code share with us. As to where Air Canada flies, with what frequency, and with what equipment, we have no say in those issues at all.

Senator Kirby: Just a simple clarification, since you are wearing both hats — United and Star. You used the word “we” a couple of times. Is “we” United Airlines or Star?

Mr. Dutta: In this particular case it is Star.

Senator Roberge: Where do you see the issue of cabotage going in North America in the next few years?

Mr. Dutta: I should like Ms Longmuir to answer that question.

Ms Shelley A. Longmuir, Senior Vice-President, International, Regulatory and Governmental Affairs: With respect to cabotage within Canada.

Senator Roberge: I am talking about North America.

Ms Longmuir: Meaning within the United States.

Senator Roberge: And Canada.

Ms Longmuir: For cabotage within the country of Canada we would defer to the Canadian government as to how best they would resolve that. We would not have a say in that matter. With respect to cabotage within the United States, as you may know, United Airlines is an employee-owned company, and that is an issue currently under discussion and debate within our company. Currently, we feel strongly about getting the “sign on” of all of our interested constituent parties, which would include the pilots, in particular, with respect to whether or not we would support cabotage in the United States.

Senator Roberge: Internationally, there is much focus on the subject of cabotage. Perhaps airlines in the United States are also involved in a discussion about cabotage.

International. Il serait bien dommage de viser le court terme, de tenter de conclure une autre transaction, et de ne pas intégrer Canadien à Air Canada. À long terme, le problème ne serait pas résolu. Le problème de Canadien réside dans la faiblesse de son réseau, de sa structure de plaque tournante. La compagnie ne fait pas partie d'une alliance solide. Par conséquent, il lui est difficile de survivre économiquement parlant.

À long terme, la solution est d'intégrer Canadien à Air Canada, puis de l'incorporer à Star Alliance. L'aviation canadienne serait alors dotée d'un compétiteur capable de faire face à la concurrence à l'échelle mondiale.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Roberge: Je crois que le 19 octobre 1999, vous avez signé une entente sur 10 ans avec Air Canada au nom de Star Alliance. Est-ce qu'il y a, dans ce contrat, des stipulations particulières sur la fréquence, et peut-être les créneaux, aux aéroports de Chicago et de Francfort?

M. Dutta: Absolument aucune. Notre contrat vise surtout à nous protéger à long terme. Il spécifie que pendant 10 ans, Air Canada continuera à partager des codes avec nous. Pour ce qui est des destinations d'Air Canada, de la fréquence de ses vols et de son équipement, nous n'avons aucune influence là-dessus.

Le sénateur Kirby: Je voudrais avoir une simple précision, puisque vous portez deux chapeaux — United et Star. Vous avez utilisé le pronom «nous» à quelques reprises. Est-ce que ce «nous» signifie United Airlines ou Star?

M. Dutta: Dans ce cas-ci en particulier, il s'agit de Star.

Le sénateur Roberge: À votre avis, qu'advient-il du cabotage en Amérique du Nord, d'ici quelques années?

M. Dutta: J'aimerais laisser Mme Longmuir répondre à cette question.

Mme Shelley A. Longmuir, première vice-présidente, Affaires internationales, réglementaires et gouvernementales, Star Alliance: Pour ce qui est du cabotage au Canada...

Le sénateur Roberge: Je parle de l'Amérique du Nord.

Mme Longmuir: Donc, des États-Unis.

Le sénateur Roberge: Et du Canada.

Mme Longmuir: En ce qui concerne le cabotage au sein des frontières du Canada, nous laisserions au gouvernement canadien le soin de résoudre cela au mieux. Nous n'aurions aucune influence en la matière. Pour ce qui est du cabotage aux États-Unis, comme vous le savez peut-être, United Air Airlines est une compagnie appartenant aux employés, et cette question fait actuellement l'objet de discussions et de débats au sein de notre compagnie. Pour le moment, nous tenons à avoir l'agrément de tous nos membres, ce qui englobe les pilotes, en particulier, sur la question de soutenir ou non le cabotage aux États-Unis.

Le sénateur Roberge: Le cabotage est le centre de beaucoup d'intérêt sur la scène internationale. Peut-être que les compagnies aériennes des États-Unis ont déjà entamé des pourparlers sur la question.

Mr. Dutta: We do not have an official position at this point. Clearly, it is an issue of discussion. With so many issues involved, we do not have a clear consensus as to what our position is.

[Translation]

Senator Poulin: With increased globalization, partnerships are increasingly important if companies are to evolve. Could you explain to us what exactly an alliance between companies like Star Alliance, United Airlines and other Canadian companies means in terms of the day-to-day operations of a company like yours?

[English]

Mr. Dutta: Let me be specific. The Star Alliance between United and Air Canada means that we fly from various hubs, which are Chicago, Denver, Washington, San Francisco and Los Angeles, into various Canadian cities.

Air Canada flies from its hubs into various U.S. cities. We have a practice called "code share," which means that when Air Canada flies from Toronto to Washington it shows up both as an Air Canada flight and as a United flight. The practice enables airlines to coordinate their schedules. If someone is flying from Toronto to Winnipeg, going on to Washington and then connecting on a United flight to another city, we try to make the whole experience as customer friendly as possible. We try to put our terminals close to each other. We allow one-stop check-in. We recognize frequent-flier miles. More important, we try to make the schedule as customer friendly as possible. When a customer books a flight, it is apparent to that customer that this is one alliance under which their bags, itinerary, and travel can be planned in a customer-friendly fashion.

Senator Poulin: In trying to make these alliances workable, what are the main difficulties that have been met?

Mr. Dutta: The major difficulties really are found in the information systems. Airline information systems are fairly complex. Ensuring that the two systems are talking to each other is a major challenge. Structurally, that was one of the most important challenges.

Equally, when you have nine or ten airlines with their own strategies and cultures, it can be difficult to develop a consensus on issues like branding, marketing dollars, and advertising budgets. Again, we have consciously tried to give every player, regardless of size, at the table an equal vote.

Senator Spivak: You talk about a win-win situation for everyone. In terms of the arrangement between American Airlines and Canadian Airlines, obviously to American Airlines the arrangement is worth hundreds of millions of dollars, in terms of routes and code sharing.

M. Dutta: Nous n'avons pas adopté de position officielle là-dessus. De toute évidence, c'est quelque chose dont il faut discuter. Avec tous les enjeux que cela englobe, nous n'avons pas encore réussi à nous entendre clairement sur la position à adopter.

[Français]

Le sénateur Poulin: Les partenariats, avec la mondialisation, sont de plus en plus nécessaires pour l'évolution des compagnies. Pourriez-vous nous expliquer, dans la pratique de la gestion d'une entreprise comme la vôtre, ce que veut dire exactement une alliance entre des compagnies comme Star Alliance, United Airlines et d'autres compagnies canadiennes?

[Traduction]

M. Dutta: Permettez-moi de bien me faire comprendre. L'alliance Star entre United et Air Canada signifie que nous offrons des liaisons entre diverses plaques tournantes, soit Chicago, Denver, Washington, San Francisco et Los Angeles, et diverses villes du Canada.

Air Canada fait des liaisons entre ses plaques tournantes et diverses villes américaines. Nous avons une pratique, que nous appelons le «partage des codes», qui signifie que lorsque Air Canada fait une liaison entre Toronto et Washington, le vol est affiché comme un vol d'Air Canada et un vol de United. Cela permet aux compagnies aériennes de coordonner leurs horaires de vol. Si quelqu'un va de Toronto à Winnipeg, puis ensuite à Washington et puis prend une correspondance sur un vol de United vers une autre ville, nous nous soucions de faire en sorte que toute l'expérience soit le moins pénible possible pour le client. Nous essayons de rapprocher nos terminaux. Nous permettons l'enregistrement à guichet unique. Nous reconnaissons les points des programmes grands voyageurs. Et ce qui est le plus important, nous essayons d'aménager nos horaires au mieux pour notre clientèle. Lorsqu'un client réserve une place, il est évident pour lui que l'alliance permet que ses bagages, son itinéraire et tout son voyage soient organisés de la façon la plus conviviale possible pour lui.

Le sénateur Poulin: Dans les démarches visant à rendre possibles ces alliances, quelles ont été les principales difficultés?

M. Dutta: Les principales difficultés, en réalité, résident dans les systèmes d'information. Les systèmes d'information des compagnies aériennes sont assez complexes. C'est un défi de taille que de s'assurer que deux systèmes puissent communiquer. Sur le plan structurel, ça été le plus difficile.

Également, lorsque vous avez neuf ou dix compagnies qui ont leur propre stratégie et leur propre culture, il peut être difficile d'avoir l'unanimité sur les questions comme le marquage et les budgets de marketing et de publicité. Encore là, nous nous sommes sciemment efforcés d'accorder le même poids au vote de tous les participants, quelle que soit leur taille.

Le sénateur Spivak: Vous parlez d'avantages réciproques pour tous les participants. En ce qui concerne l'entente entre American Airlines et Canadien International, de toute évidence, l'arrangement représente pour American Airlines des centaines de millions de dollars, si on parle liaisons et partage de codes.

You have explained the advantages for Air Canada. What is in it for United? What is in it for Star Alliance? What is their "win" side?

Mr. Dutta: The benefits are mutual. Air Canada has a stronger presence in U.S. and in Australian cities because of Star Alliance. It has a stronger presence in Japan because of ANA. As well, each of the Star partners, be it ANA or Ansett, has a stronger presence in Canada.

Global trade is fuelling these alliances. The total incremental revenue that we receive from Star Alliance exceeds \$200 million. Of that, the portion from Air Canada is worth about \$30 million annually. There are benefits for all parties, but the benefits really come from offering to the customer the ability to travel worldwide on these combined infrastructures.

Senator Spivak: You are not doing that for the good of your health, though. Customer service results in profits.

Mr. Dutta: Sure.

Senator Spivak: You mentioned that development and integration in Star Alliance is far more advanced than in oneworld. Globally, we are seeing huge mergers in many sectors of industry. As I understand it, this alliance is a different form of merger.

Do you see further integration in the future? What does that mean for competition, for international travel, and for independent carriers? We just heard from Canada 3000 about some of the inequities they face. There is a demand to change some of the rules that seem to fly in the face of fair competition. What impacts do you foresee?

Mr. Dutta: I will take the last question first. What are the impacts of alliances upon competition? There are four major growing alliances. They compete with each other. Each of these four developing systems will try to take passengers from A to B. The question is this: Who can do it better, with more frequency, and with the quickest network. Those are some of the measures to be considered.

Senator Spivak: Does size matter?

Mr. Dutta: Does size matter in the major cities? Absolutely. Size is important for any business, particularly in terms of which cities are served and with what frequency.

Will there be competition? Yes, there will be competition between the four alliances. In their study to determine whether alliances are anti-competitive or pro-competitive, the U.S. Department of Justice concluded that alliances are pro-competitive. In countries where strong alliances emerge, fares go down. I am sure the American justice department did a thorough analysis to come to that conclusion.

Vous avez expliqué les avantages pour Air Canada. Quels sont-ils pour United? Et pour Star Alliance? Où sont les «avantages» pour eux?

M. Dutta: Les avantages sont mutuels. Air Canada prend plus de place dans les villes des États-Unis et de l'Australie grâce à Star Alliance. Elle prend de l'ampleur au Japon grâce à ANA. Par contre, chacun des partenaires de Star, que ce soit ANA ou Ansett, gagne une plus grande présence au Canada.

Les échanges mondiaux alimentent ces alliances. Star Alliance génère des revenus différentiels de plus de 200 millions de dollars. Là-dessus, la part d'Air Canada monte à environ 30 millions de dollars annuellement. Il y a des avantages pour tout le monde, mais le plus grand avantage est en réalité de pouvoir offrir aux clients la possibilité de voyager dans le monde entier au moyen de ces infrastructures combinées.

Le sénateur Spivak: Vous ne faites pas cela que par souci de votre santé, tout de même. Le service à la clientèle génère des profits.

M. Dutta: Bien sûr.

Le sénateur Spivak: Vous avez dit que le développement et l'intégration de Star Alliance est beaucoup plus avancé que oneworld. Dans le monde entier il y a d'énormes fusions dans de nombreux secteurs de l'industrie. Si je comprends bien, cette alliance n'est pas exactement une fusion.

Envisagez-vous d'autres intégrations dans l'avenir? Qu'est-ce que cela signifie pour la concurrence, pour les liaisons internationales et pour les transporteurs indépendants? Nous venons d'entendre les Lignes Aériennes Canada 3000 nous exposer certaines des injustices qu'elles subissent. Il y en a qui demandent que des modifications soient apportées aux règles qui semblent être contraires à la concurrence loyale. Quelles répercussions prévoyez-vous que cela aura?

M. Dutta: Je vais répondre d'abord à la dernière question. Quelles sont les répercussions des alliances sur la concurrence? Il y a quatre grandes alliances en plein essor. Elles se font concurrence entre elles. Chacun de ces quatre structures en devenir s'efforcera d'amener des passagers d'une ville à l'autre. La question qui se pose est la suivante: qui peut faire mieux, à une plus grande fréquence et avec le réseau le plus rapide? Ce sont des facteurs qui compteront.

Le sénateur Spivak: Est-ce que la taille compte?

M. Dutta: Est-ce que la taille dans les plus grandes villes? Bien sûr. Elle compte dans tout secteur d'activité, particulièrement en ce qui concerne quelles villes sont desservies et à quelle fréquence.

Est-ce qu'il y aura encore de la concurrence? Oui, il y en aura entre les quatre grandes alliances. Dans son étude qui visait à déterminer si les alliances sont anticoncurrentielles ou favorables à la concurrence, le ministère de la Justice des États-Unis a conclu que les alliances sont favorables à la concurrence. Dans les pays où naissent de solides alliances, les tarifs chutent. Je suis sûr que le ministère de la Justice américain a fait une analyse approfondie avant de tirer cette conclusion.

You also asked about the future of these alliances — a question to which I am sure each alliance would give a different answer. Star Alliance's answer is that the future is unknown. We will take baby steps into the future. We will do it voluntarily. We will do it in a consensus-building mode. No alliance will own other members of the alliance; each member will have equality at the table. We will experiment with slow steps. Most of all, we will focus on the customer. We will let the customer guide us as to what is important.

Senator Spivak: It appears that American Airlines has a virtual veto on every important management and business decision of Canadian Airlines. They have demanded rather high annual fees from Canadian Airlines. Even Mr. Schwartz admitted that their fees might have been excessive at one time.

Mr. Milton was asked about the kind of control that Lufthansa and United might have over the business management of Air Canada. He said they have none at all.

I ask you the same question. Will these agreements be transparent? Will they be tabled publicly? Will we be able to see the exact elements of the agreements or contracts between Air Canada and Star Alliance and the alliance members? Will we be able to examine them?

Mr. Dutta: It would be useful at this point to highlight the key terms of our agreement. Mr. Brace will do that.

Mr. Frederic F. Brace, Senior Vice-President, Finance, United Airlines: Air Canada has been a long-time partner of ours. They came to us and asked for help. As Mr. Milton testified, the Star Alliance, along with CIBC, gave them \$500 million worth of value. In return for that value, we helped them to deal with the Onex situation.

We also entered into a 10-year, code-sharing alliance agreement with them, as did Lufthansa. As part of that agreement, a separation from the Star Alliance would cost Air Canada \$250 million in liquidated damages. As you said, we are not in this for the good of our health. We, in conjunction with CIBC, paid them \$500 million.

As part of that, we have made some investments. We bought some preferred stock; we entered into some sale lease-back transactions with them; and we provided them a bank facility. As part of those transactions, we have no special governance rights, we have no members on the board of directors, and we have no special voting rights. The preferred stock that we have converts into approximately 7 per cent of the non-voting stock of Air Canada. Therefore, we have no special influence or control in Air Canada. They are part of our alliance; they are one of the partners in our alliance, as Mr. Dutta said.

Senator Spivak: Does the 10-year code-sharing agreement have an equivalent value to the \$500 million, or has it got greater value in financial terms? Second, if the ownership limit were

Vous voulez aussi savoir quel sera l'avenir de ces alliances — c'est une question à laquelle, j'en suis sûr, chaque alliance donnerait une réponse différente. La réponse de Star Alliance est qu'on ne sait rien de l'avenir. Nous avancerons à petits pas vers l'horizon. Nous le ferons de notre plein gré, et d'un accord général. Aucune alliance ne sera propriétaire des autres membres qui la composent; chaque membre aura voix au chapitre. Nous commencerons tout doucement. Surtout, nous nous concentrerons sur le client. Nous laisserons le client nous dire ce qui est important.

Le sénateur Spivak: Il semble qu'American Airlines ait pratiquement un droit de veto sur toutes les décisions de gestion et d'affaires importantes de Canadien International. Elle exige de Canadien des frais annuels assez élevés. Même M. Schwartz a admis que ces frais pouvaient avoir été exagérés un moment donné.

On a demandé à M. Milton quel genre de contrôle Lufthansa et United pouvaient exercer sur la gestion d'Air Canada. Il a répondu qu'elles n'en exerçaient aucun.

Je vous pose la même question. Ces accords seront-ils transparents? Seront-ils rendus publics? Serons-nous en mesure de prendre connaissance des dispositions des accords ou des contrats conclus entre Air Canada et Star Alliance et ses membres? Pourrions-nous les examiner?

M. Dutta: Il conviendrait d'expliquer les principales conditions de notre entente. C'est ce que M. Brace va faire.

M. Frederic F. Brace, premier vice-président, Finances, United Airlines, Star Alliance: Air Canada est un de nos partenaires de longue date. La compagnie est venue nous demander de l'aide. Comme M. Milton l'a déclaré, Star Alliance, en collaboration avec la CIBC, a consenti une valeur de 500 millions de dollars à Air Canada et l'a aidée à réagir à l'offre d'Onex.

Nous avons aussi conclu un accord de partage des codes de travail de dix ans avec la compagnie, comme l'a fait Lufthansa. Dans le cadre de cet accord, se dissocier de Star Alliance coûterait à Air Canada 250 millions de dollars en dommages-intérêts fixés à l'avance. Comme vous l'avez dit, cette opération ne vise pas à améliorer notre situation. En collaboration avec la CIBC, nous avons consenti 500 millions de dollars.

Là-dessus, nous avons fait des investissements. Nous avons acheté des actions privilégiées, nous avons effectué des transactions de crédit-bail avec la compagnie et nous lui avons fourni un mécanisme de financement bancaire. Ces transactions ne nous accordent aucun droit de régie particulier; nous ne siégeons pas au conseil d'administration et nous n'avons pas de droit de vote spécial. Nos actions privilégiées équivalent à environ 7 p. 100 des actions sans droit de vote d'Air Canada. Par conséquent, nous n'exerçons aucune influence ni aucun contrôle particulier sur Air Canada. Elle fait partie de notre alliance, c'est un de nos partenaires, comme M. Dutta l'a dit.

Le sénateur Spivak: L'accord de partage des codes de travail de dix ans vaut-il 500 millions de dollars ou plus? Ensuite, si la participation des actionnaires n'était plus plafonnée et que

lifted and someone else wished to purchase Air Canada, would you have any part in that decision?

Mr. Brace: We had no part in the decision. Air Canada's board of directors decided how to respond to Onex. We provided them some financial help. They asked for that help, we provided that help. They are our partner, and we did that.

The value from the code-sharing agreement is substantial. Our share was \$300 million; CIBC's share was \$200 million. We made that investment because we think we will get value to that extent.

Senator Roberge: Over and above the \$500 million, it is my understanding that United and Lufthansa entered into a partnership and also loaned some money for convertible, preferred shares.

Mr. Brace: Let me go through that again slowly. I believe I might have confused you.

Senator Kirby: May I ask you to be very clear on the word "we". I was with you until you used the word "we". The first time you used it I believe you meant only United, and the second time you used it I believe you meant United and Lufthansa combined.

Mr. Brace: We, United and Lufthansa, entered into an agreement where we both put money into a joint venture. That joint venture is buying preferred securities of Air Canada that are convertible into non-voting Air Canada shares, which amount to approximately 7 per cent on a fully diluted basis. We, United, also invested in a sale lease-back arrangement for three A-330 aircraft, one of which I believe has been delivered already, two of which are soon to be delivered. We did that on very favourable terms to Air Canada. That also provided them some value. We, United and Lufthansa, agreed to guarantee an amount of \$310 million at a bank facility. If I did the numbers right, it should add up to approximately \$730 million.

Senator Finestone: One of the things that concerns us is customer satisfaction. I believe that Star Alliance is also concerned about customer satisfaction, is it not?

Mr. Dutta: Absolutely.

Senator Finestone: Would you suggest that when customers are disgruntled they will say, "I am never flying with that airline again"? It may be because of dissatisfaction with the food, poor service at the gate, distances they have to walk, baggage-handling issues, et cetera; correct?

Mr. Dutta: Yes.

Senator Finestone: The older generation, who are major travellers, are not being well served by the present structure, whether it is Air Canada, Star Alliance, oneworld, or whatever. Do you have an arrangement in place whereby you look at these issues and discuss them when you sit down with your alliance partners?

Mr. Dutta: It is very important for us to have partners that are on par in terms of all aspects of customer service. The most critical aspect clearly is safety. As you know, in view of events such as the Korean Air crash, government worldwide, the U.S.

quelqu'un voulait acheter Air Canada, auriez-vous votre mot à dire dans la décision?

M. Brace: Non. C'est le conseil d'administration d'Air Canada qui a décidé comment réagir à l'offre d'Onex. Nous avons aidé la compagnie financièrement parce qu'elle nous l'a demandé et qu'elle est notre partenaire.

Quant à la valeur de l'accord de partage des codes de travail, elle est considérable. Notre part est de 300 millions de dollars et celle de la CIBC de 200 millions de dollars. Nous avons investi cette somme parce que nous pensons en obtenir autant.

Le sénateur Roberge: En plus des 500 millions de dollars, je crois comprendre que United et Lufthansa ont conclu un partenariat et ont prêté de l'argent pour des actions privilégiées convertibles.

M. Brace: Je vais reprendre cela plus lentement. Mes propos ont peut-être porté à confusion.

Le sénateur Kirby: Puis-je vous demander de préciser ce que vous entendez par «nous». Je vous suivais jusqu'à ce que vous employiez le mot «nous». Au début, je crois que vous parliez seulement de United et, ensuite, à la fois de United et de Lufthansa.

M. Brace: Nous, c'est-à-dire United et Lufthansa, avons conclu une entente et nous avons toutes les deux investi en partenariat. L'investissement s'est concrétisé par l'achat de titres privilégiés d'Air Canada qui peuvent être convertis en actions sans droit de vote d'Air Canada, ce qui revient à environ à 7 p. 100 après dilution totale. Nous, c'est-à-dire United, avons aussi négocié une entente de crédit-bail pour trois aéronefs A-330, dont un d'entre eux a déjà été reçu, je crois, et les deux autres seront reçus bientôt. Nous avons offert des conditions très favorables à Air Canada, ce qui lui assure une valeur. Nous, c'est-à-dire United et Lufthansa, avons accepté de garantir un mécanisme de financement bancaire de 310 millions de dollars. Si j'additionne bien tous ces chiffres, j'arrive à la somme d'environ 730 millions de dollars.

Le sénateur Finestone: La satisfaction des clients est un aspect qui nous préoccupe. J'imagine que c'est un élément qui préoccupe aussi Star Alliance, n'est-ce pas?

M. Dutta: Tout à fait.

Le sénateur Finestone: Diriez-vous que des clients mécontents, que ce soit de la nourriture, du mauvais service à la porte d'embarquement, de la distance de marche ou de la manutention des bagages, vont décider de ne plus jamais faire affaire avec cette compagnie?

M. Dutta: Oui.

Le sénateur Finestone: Les gens plus vieux, qui sont de grands voyageurs, ne sont pas bien servis par la structure actuelle, que ce soit Air Canada, Star Alliance, oneworld ou une autre compagnie. Avez-vous mis en place un mécanisme qui vous permet d'étudier ces problèmes et d'en discuter avec vos partenaires?

M. Dutta: Il est très important pour nous que tous les aspects du service à la clientèle de nos partenaires soient comparables. L'aspect le plus important est bien sûr la sécurité. Comme vous le savez, à la suite de tragédies comme l'écrasement de l'avion de

government, in particular, have become quite sensitive to this issue.

In particular, we do a thorough internal review of safety standards. In addition to that, although not as in-depth, I would acknowledge, we also assess quality standards — issues related to customer service, to which you referred. Star Alliance is adamant that it will not include as its partners any airline that will drag the level of service, perceived or actual, down.

Senator Finestone: You would be amazed at what is discussed at bridge tables or at the 19th hole on the golf course. You might hear someone complain about the drinks that were offered or the flavour of mints that were distributed to the passengers. You might also hear complaints about having to walk a long distance between gates in order to get to a connecting flight. These issues are important to travellers.

I would now turn to the issue of slots. Do any of the partners of Star Alliance come into our Canadian airports?

Mr. Dutta: We fly into a number of Canadian airports.

Senator Finestone: Do you ever have a problem with landing rights, in terms of getting a slot, et cetera?

Mr. Dutta: Since we went to Open Skies between our two countries, specifically Air Canada to U.S., the environment is much more favourable to more growth by both countries. In fact, cross-border traffic has grown in double digits, as I recall, over the past few years.

I am not aware of a situation where we have not received a slot at a given point. There may have been an occasion in Toronto where we did not receive a particular slot at a particular time, but it has not come to my attention.

We have added flights to Calgary and Vancouver. These routes are quite profitable and we plan to continue to grow in Canada.

Senator Kirby: Mr. Dutta, your overview of the Alliance was very helpful. Having been through the two and-a-half hours we went through this morning, it is nice to have a witness who answers questions.

I wish to ensure that I understand the numbers. First, was the \$250-million penalty for breaking the 10-year agreement calculated as the present value of the stream to you and Lufthansa of what you would lose if Air Canada backed out of the deal by present day calculation, roughly?

Mr. Brace: It was a negotiated number.

Senator Kirby: There are three aspects to your financial support. The first is the lease-back. The second is the guarantee of the bank facility, which I believe your press release said was \$160 million of the \$310 million?

Mr. Brace: Three hundred and ten million for Lufthansa and ourselves.

Senator Kirby: Each?

Korean Air Lines, tous les gouvernements du monde, et particulièrement le gouvernement américain, sont devenus très sensibles à ce problème.

Nous nous occupons en particulier d'effectuer un examen interne complet des normes de sécurité. Nous évaluons aussi, quoique de façon moins approfondie, les normes de qualité — comme le service à la clientèle dont vous avez parlé. Star Alliance ne choisirait jamais comme partenaire une compagnie aérienne qui, de façon réelle ou apparente, rabaisserait son niveau de service.

Le sénateur Finestone: Vous seriez surpris d'entendre ce qui se raconte pendant les parties de bridge ou au 19^e trou des terrains de golf. Certains peuvent se plaindre des consommations servies ou de la saveur des menthes distribuées aux passagers, d'autres du fait qu'ils ont à marcher longtemps pour aller prendre une correspondance. Ce sont des points importants pour les voyageurs.

J'aimerais maintenant parler de la question des créneaux. Y a-t-il des partenaires de Star Alliance qui fréquentent les aéroports canadiens?

M. Dutta: Nous en fréquentons un certain nombre.

Le sénateur Finestone: Avez-vous déjà eu du mal à obtenir des droits d'escale, un créneau, par exemple?

M. Dutta: Particulièrement dans le cas d'Air Canada à destination des États-Unis, l'accord Ciel ouvert conclu entre nos deux pays a beaucoup favorisé la croissance des activités dans nos deux pays. En fait, le trafic transfrontalier s'est considérablement accru au cours des dernières années.

Je ne me rappelle pas qu'on n'ait pas réussi à obtenir de créneau. Il y a peut-être eu un cas à Toronto, mais on ne l'a pas porté à mon attention.

Nous avons ajouté des vols à destination de Calgary et Vancouver. Ces liaisons sont très rentables et nous projetons de continuer à accroître nos activités au Canada.

Le sénateur Kirby: Monsieur Dutta, votre exposé sur l'Alliance a été très utile. Après la séance de deux heures et demie de ce matin, c'est agréable de rencontrer un témoin qui répond à nos questions.

Je veux m'assurer de bien comprendre les chiffres. D'abord, si Air Canada décidait de briser le contrat de 10 ans, elle devrait verser une pénalité que vous avez évaluée à 250 millions de dollars en fonction de ce que vous et Lufthansa perdriez, grosso modo, dans l'opération, c'est bien cela?

M. Brace: C'est un montant négocié.

Le sénateur Kirby: Il y a trois volets à votre aide financière. Le premier est le crédit-bail et le second, la garantie du mécanisme de financement bancaire qui, d'après ce que dit votre communiqué de presse, correspond à 160 millions de dollars sur les 310 millions, n'est-ce-pas?

M. Brace: Il s'agit de 310 millions de dollars pour Lufthansa et nous.

Le sénateur Kirby: Chacun?

Mr. Brace: No, \$310 million combined.

Senator Kirby: Your portion is \$160 million?

Mr. Brace: Yes.

Senator Kirby: What did you get in return for that? You are not in a charitable business; hence, you would not do that unless there was something in it for you. What is in it for you?

Mr. Brace: We get some market base fees on providing the guarantee. If they draw on the guarantee, we get some fees based on the differential between our credit standing and that of Air Canada.

Senator Kirby: You were essentially a banker?

Mr. Brace: Somewhat. Let me be clear. They are borrowing directly from the banks. We are providing a guarantee; therefore, the banks give them our credit rather than theirs.

Senator Kirby: That strikes me as a relatively unusual thing for a major corporation to do for another corporation. This is not the standard way by which guarantees are lined up. I am somewhat curious. There must be some underlying reason for doing it — and I do not mean surreptitiously. I am just trying to understand what it was.

Mr. Dutta: What is in it for United from a strategic standpoint?

Senator Kirby: Yes, exactly.

Mr. Dutta: I must speak on behalf of the alliances. Let us assume that someone from Nagoya wishes to come to Canada on business. If there is no Star Alliance member in Canada, that person will be on JAL. On the other hand, if a major Canadian airline is a member of Star Alliance, then the person who is landing in Toronto and is travelling to Winnipeg or Calgary, the passenger who originated his travel in Japan, is likely to be on ANA, which is a member of Star Alliance. That is the fundamental issue Star Alliance is trying to protect. That is what is in it for us.

Today, the number is \$30 million. It may or may not grow, although we think it will grow with global trade. However, we want to ensure that Canada's major airline is a member of Star Alliance. It is important to all the members of Star. It is also important for the originating traffic in each of those countries.

Senator Kirby: You mentioned earlier that Star Alliance is worth roughly \$200 million to United and \$30 million to Air Canada. How do you calculate that value? I am curious as to how you decide who you got because they came in on Air Canada and who you would have had in any event.

Mr. Dutta: Clearly, it is with a great deal of difficulty.

Senator Kirby: You must make a number of assumptions.

Mr. Dutta: Yes. We look at the traffic we used to carry. We look at the traffic we now carry. We look at our position on the travel agent's screen. As I explained before, the alliance means

M. Brace: Non, 310 millions de dollars pour les deux.

Le sénateur Kirby: Votre part est de 160 millions de dollars?

M. Brace: Oui.

Le sénateur Kirby: Qu'obtenez-vous en retour? Vous n'êtes pas une oeuvre de charité; vous n'agiriez donc pas ainsi si vous n'y trouviez pas votre compte. Qu'en retirez-vous?

M. Brace: La garantie que nous offrons nous procure des honoraires. Si la compagnie emprunte sur la garantie, nous obtenons des honoraires fixés en fonction de la différence entre notre position de solvabilité et celle d'Air Canada.

Le sénateur Kirby: Vous êtes essentiellement un banquier, alors?

M. Brace: En quelque sorte. Soyons clairs. La compagnie emprunte de la banque, sur la garantie que nous lui fournissons, et la banque lui accorde de notre position de solvabilité plutôt que la sienne.

Le sénateur Kirby: Je trouve que c'est assez inhabituel pour une grande entreprise d'agir ainsi à l'égard d'une autre entreprise. Les garanties ne sont habituellement pas alignées de cette façon. Il doit y avoir une raison sous-jacente à ce geste, et je ne veux pas dire qu'elle soit louche. Je suis curieux et j'aimerais essayer de comprendre ce que c'est.

M. Dutta: Vous parlez de ce qui a incité United à agir d'un point de vue stratégique?

Le sénateur Kirby: Oui, exactement.

M. Dutta: Je dois parler au nom des membres de l'Alliance. Disons que quelqu'un de Nagoya veut venir faire des affaires au Canada. Si aucune compagnie ne fait partie de Star Alliance au Canada, il va voyager à bord d'un avion de JAL. En revanche, si une grande compagnie aérienne canadienne est membre de Star Alliance, la personne qui se rend à Toronto, Winnipeg ou Calgary en provenance du Japon a des chances de voyager à bord d'un avion de ANA, qui est un membre de Star Alliance. C'est fondamentalement ce que Star Alliance essaie de protéger. Voilà ce qui nous intéresse.

Aujourd'hui, cela vaut 30 millions de dollars. Ce montant peut augmenter ou non, mais nous pensons qu'il va augmenter avec les échanges internationaux. Cependant, nous voulons nous assurer que la principale compagnie aérienne du Canada est membre de Star Alliance. C'est important pour tous nos membres. C'est aussi important pour les voyageurs de chacun de ces pays.

Le sénateur Kirby: Vous nous avez dit tout à l'heure que Star Alliance représentait à peu près 200 millions de dollars pour United et 30 millions de dollars pour Air Canada. Comment calculez-vous cela? Je suis curieux de savoir comment vous déterminez les voyageurs que vous procure Air Canada et ceux que vous auriez eus comme clients de toute façon.

M. Dutta: En fait, avec beaucoup de mal.

Le sénateur Kirby: Vous devez faire un certain nombre d'hypothèses.

M. Dutta: Oui. Nous comparons le trafic des années antérieures à celui d'aujourd'hui. Nous vérifions notre place sur l'écran des agences de voyages. Comme je l'ai déjà expliqué, avec

that an Air Canada flight now shows up as a United flight. That has a certain amount of sales draw in the travel agency community. I would say we might be off by 10 per cent. We are not off by 100 per cent.

Senator Kirby: Presumably, you use that same methodology with all of your partners.

Mr. Dutta: Yes.

Senator Kirby: Do the convertible preferred shares have a guaranteed dividend rate?

Mr. Brace: No. There is no dividend on those shares.

Senator Kirby: They carry just the conversion privilege and nothing else.

Mr. Brace: Yes, that is right.

Senator Kirby: Are they marketable? Can you sell them?

Mr. Brace: We could sell them or convert them and sell the underlying shares. The conversion price will be somewhere between \$24 and \$28 per share. When I say that we and Lufthansa had 7 per cent, that is assuming that they were converted somewhere in that \$24 to \$28 range.

Senator Kirby: I have two other questions related to some of the proposals that our Competition Bureau has put on the table. Our Competition Bureau is the equivalent of your justice department's antitrust branch. I am interested in your views of these proposals from the perspective of the president of United.

Two specific proposals have been put on the table. When I say "put on the table," I mean that they have been suggested by the Competition Bureau as a way to deal with the issue of one dominant airline in Canada, regardless of whether one got there through the bankruptcy of Canadian or the ultimate merger of the two.

The first proposal I have taken to calling the "quasi-cabotage" proposal. For example, let us consider a flight from here to Calgary via Chicago, which is doable. What is your reaction to that? From your point of view, the flights already exist. The only impact that would have on you is that it would enable you to offer the fare as a through fare rather than what you have to do now, which is to offer it as two separate segments.

Am I right in assuming that, from a business standpoint, if you had that opportunity you would obviously do it?

Mr. Dutta: It is slightly more complex than that because there is a reciprocal image of that. For example, someone going to San Francisco from Boston could just as easily connect through Toronto.

Senator Kirby: That assumes that there is a reciprocal agreement between Canada and the United States, which I think would be extremely difficult to achieve. Forget for the moment that the reciprocity is there. Let us assume it is not there. It seems to me that there is no reason in the world why you would not take advantage of that.

Mr. Dutta: In the one-sided deal that you describe, that is right.

l'alliance, un vol d'Air Canada apparaît comme un vol de United. Cela présente un certain avantage pour les agences de voyages. Je dirais que notre marge d'erreur est peut-être de 10 p. 100, mais pas de 100 p. 100.

Le sénateur Kirby: Apparemment, vous utilisez la même formule pour tous vos partenaires.

M. Dutta: Oui.

Le sénateur Kirby: Les actions privilégiées convertibles garantissent-elles des dividendes?

M. Brace: Non. Il n'y a pas de dividendes rattachés à ces actions.

Le sénateur Kirby: Elles sont simplement convertibles, c'est tout.

M. Brace: Oui.

Le sénateur Kirby: Sont-elles facilement négociables? Pouvez-vous les vendre?

M. Brace: Nous pourrions les vendre ou les échanger et vendre les titres ainsi obtenus. Le prix de conversion se situera entre 24 \$ et 28 \$ l'action. Je dis que nous et Lufthansa obtenons 7 p. 100 en présumant que les actions sont échangées pour un montant se situant entre 24 \$ et 28 \$.

Le sénateur Kirby: J'ai deux autres questions à poser au sujet des propositions formulées par le Bureau de la concurrence. Ce bureau est l'équivalent des services antitrust de votre département de la Justice. J'aimerais savoir ce que vous pensez de ces propositions, en tant que président de United.

Deux propositions précises ont été déposées. Je veux dire par là qu'elles ont été proposées par le Bureau de la concurrence dans l'éventualité où il y aurait une compagnie aérienne dominante au Canada, que cette compagnie le soit à la suite de la faillite de Canadien ou de la fusion de nos deux compagnies.

Je qualifie la première proposition de proposition de «quasi-cabotage». Prenons, par exemple, le cas d'un vol partant d'ici à destination de Calgary via Chicago, ce qui est possible. Qu'en pensez-vous? Pour vous, ces vols existent déjà. La seule différence serait que vous pourriez offrir un tarif direct plutôt que deux tarifs distincts comme vous devez le faire actuellement.

Ai-je raison de penser que, d'un point de vue commercial, vous offririez ces vols si vous le pouviez?

M. Dutta: C'est un peu plus compliqué que cela, parce qu'il faut penser à la réciprocité. Par exemple, quelqu'un pourrait facilement partir de Boston pour se rendre à San Francisco en faisant une correspondance à Toronto.

Le sénateur Kirby: Cela présume qu'il y a une entente de réciprocité entre le Canada et les États-Unis, ce qui serait difficile à réaliser, je pense. Oublions la réciprocité pour un instant. Présumons qu'il n'y en a pas. Il me semble que vous n'avez aucune raison de ne pas profiter de la situation.

M. Dutta: Dans l'entente unilatérale dont vous parlez, c'est exact.

Senator Kirby: I understand that it sounds like a one-sided deal. However, if the public policy issue, not the international issue that we have been talking about, is concern about adequate competition domestically, then you may want to find a way of providing additional competition from point A in Canada to point B without going to cabotage. The danger of cabotage is that large American players like yourselves could do it at marginal costs, not average costs. It seems to me that you ought to be able to do that in a manner that is pro-competitive in Canada without being totally predatory.

Mr. Dutta: That is absolutely right.

Senator Kirby: Therefore, I think the answer to my question is that, yes, you would be interested in doing that if it were available.

Mr. Dutta: That is absolutely right.

Senator Kirby: That is to say, without committing yourself to the notion that it is reciprocal.

Mr. Dutta: That is right.

Senator Kirby: The second issue put on the table was the notion of allowing a domestic airline in Canada that is 100 per cent foreign owned to serve only domestic cities. It would not carry any transborder traffic. For example, you could have "United Canada," which, from your point of view, would mean a Canadian regional airline, except the region would be the country and you could not fly internationally. The argument in favour of that made by the Competition Bureau is that, if it can only be an airline operating in Canada, why do we care who owns it? Why would we worry about that? It only gets complicated if you cross the border. Would you have any interest in owning such a regional airline? Please keep in mind that I am defining the region to be Canada.

Mr. Dutta: Off the top of my head, no. I return once again to the hub structure. What is important to us is traffic that feeds into the network. Therefore, traffic that somehow does not feed into the network is of very little value. The Canadian traffic is important to Star Alliance to the extent that it feeds into Toronto and Vancouver and connects globally.

Let us take an airline that operates just in the Caribbean and stays within the confines of the Caribbean. We might as well be in the hotel or car business. It has no synergy with our existing business.

Senator Kirby: That is why I say that the "quasi-cabotage" option over a U.S. hub is of genuine business interest to you while the other is of much less interest to you.

Mr. Dutta: That is right.

Senator Finestone: In answer to Senator Kirby's question concerning the worth, et cetera, you said that you would take a look at what the travelling public did on United, for example, and that you would examine the increase or decrease as the case may be to make your business case. I should like to make my privacy case. What do you do with my name? Who gave you permission to use that information to make your measurement so as to

Le sénateur Kirby: D'après moi, cela ressemble à une entente unilatérale. Cependant, si, dans l'intérêt public, et non pour les affaires internationales, la concurrence nationale est prise en considération, on voudra peut-être trouver un moyen de se rendre du point A, au Canada, au point B sans faire de cabotage. Le danger du cabotage, c'est qu'il permet aux grandes compagnies américaines comme la vôtre de n'engager que des coûts marginaux, pas des coûts moyens. Il me semble que vous devez pouvoir agir de façon à favoriser la concurrence au Canada sans abuser de la situation.

M. Dutta: Vous avez tout à fait raison.

Le sénateur Kirby: Je pense que la réponse à ma question est oui, les vols de ce genre vous intéresseraient si vous pouviez les offrir.

M. Dutta: Tout à fait.

Le sénateur Kirby: Cela dit, sans vous engager à ce qu'il y ait réciprocité.

M. Dutta: C'est exact.

Le sénateur Kirby: Selon la deuxième proposition présentée, une compagnie aérienne nationale au Canada, appartenant à 100 p. 100 à des intérêts étrangers, ne pourrait desservir que des villes canadiennes. Elle ne pourrait effectuer de trafic transfrontalier. Ainsi, par exemple, la compagnie «United Canada», qui serait pour vous une compagnie régionale canadienne, dont la région serait le pays, ne pourrait se rendre à l'étranger. Pour le Bureau de la concurrence, cette proposition est valable parce que, si la compagnie aérienne doit limiter ses activités au Canada, il n'est pas important de savoir à qui elle appartient? Pourquoi s'en inquiéter? Les choses se compliquent seulement quand on traverse la frontière. Seriez-vous intéressé à être propriétaire d'une compagnie régionale comme celle-là? Rappelez-vous que la région désigne le Canada.

M. Dutta: De prime abord, non. Je reviens à la structure des plaques-tournantes. Ce qui est important pour nous c'est le trafic qui alimente le réseau. Par conséquent, le trafic qui ne l'alimente pas a très peu de valeur pour nous. Le trafic canadien est important pour Star Alliance dans la mesure où il est dirigé vers Toronto et Vancouver et des destinations étrangères.

Si une compagnie aérienne établie dans les Antilles confine ses activités dans cette région, il vaudrait mieux pour nous nous lancer dans l'hôtellerie ou la location d'automobiles. Cela n'apporte rien à nos activités courantes.

Le sénateur Kirby: C'est pourquoi je dis que la proposition de «quasi-cabotage», avec d'escale dans une plaque-tournante américaine, est beaucoup plus attrayante pour vous, sur le plan des affaires, que la deuxième proposition.

M. Dutta: C'est exact.

Le sénateur Finestone: Pour répondre à la question du sénateur Kirby sur la valeur de votre entreprise, vous avez dit que vous l'évalueriez en déterminant s'il y a augmentation ou réduction du public voyageur. Je voudrais savoir ce qu'il en est de la protection des renseignements personnels. Que feriez-vous avec mon nom? Qui vous a autorisé à utiliser cette information pour évaluer votre situation? Me donnez-vous un numéro?

understand what is going on? Do you give me a number? Do you remove my name, address, and phone number? Do you remove where I went on my trip? What do you do with that information? How private is it?

Mr. Dutta: The analysis we were referring to is strictly internal.

Senator Finestone: Are you saying that no one sees that but United?

Mr. Dutta: That is correct.

Senator Finestone: Are you saying that no one but United would see that if I were travelling on Air Canada and then on United?

Mr. Dutta: If you were travelling on a number of airlines, clearly, every one of them would see it.

Senator Finestone: Did you ever ask me if I wanted my name added to your spread sheets?

Mr. Dutta: That is a government regulation issue. I cannot comment on it. It is something over which the government has jurisdiction.

Senator Finestone: At this moment you feel free and at liberty to do that.

Mr. Dutta: Based on government regulations, yes.

Senator Finestone: What government regulations give you the right to do that?

Mr. Brace: Mr. Dutta may be answering a different question from the one you asked. We try to determine how much extra revenue we get. That does not involve anyone's name. That involves calculations strictly from a ticket basis. My department does some of those calculations and they do not have big spread sheets full of people's names. Obviously, people's names are in the records, given that their names appear on the tickets, but that does not go into any of the calculations that you were referring to, senator.

Senator Finestone: If I am a frequent flier from Montreal to Palm Beach, my name does not appear very often on the Delta list or on the list of any of the other airlines that might fly into Miami or Arizona or California. I am trying to find out why you are always sending me stuff based on where I have gone or want to go. Where did you get my name, address, and phone number?

Mr. Dutta: I do not think any of us are experts on that issue.

Senator Finestone: I suggest you look that up because I would like an answer, if you would not mind.

Ms Longmuir: I would be happy to follow up.

Senator Fairbairn: This whole adventure over the last several months has drawn a new element into the consciousness of Canadians. I am not sure that there was much of a grip on the questions of alliances until, all of a sudden, they loomed large in this new equation, to the extent, perhaps, that they seem to be

Supprimez-vous mon nom, mon adresse et mon numéro de téléphone? Supprimez-vous ma destination? Que faites-vous avec cette information? Comment est-elle protégée?

M. Dutta: L'analyse à laquelle vous faites référence est strictement interne.

Le sénateur Finestone: Autrement dit, personne, sauf United, ne peut en prendre connaissance?

M. Dutta: C'est exact.

Le sénateur Finestone: Dites-vous que personne, sauf les gens d'United, ne verrait cela si je voyageais sur Air Canada et ensuite sur United?

M. Dutta: Si vous voyageiez par plus d'une ligne aérienne, il est évident que chacune d'elle verrait cela.

Le sénateur Finestone: M'a-t-on déjà demandé si je voulais que mon nom soit ajouté sur vos tableaux?

M. Dutta: Il s'agit d'une question relative à la réglementation gouvernementale. Je ne peux faire de commentaires là-dessus. C'est un domaine qui relève de la compétence du gouvernement.

Le sénateur Finestone: Pour l'instant, vous avez les coudées franches pour faire cela.

M. Dutta: D'après la réglementation gouvernementale, oui.

Le sénateur Finestone: Quels règlements du gouvernement vous autorisent à agir ainsi?

M. Brace: M. Dutta répond sans doute à une question différente de celle que vous posez. Nous essayons de déterminer d'où proviennent nos recettes supplémentaires. Cela ne suppose pas que nous sachions le nom de qui que ce soit. Cela donne lieu à des calculs effectués strictement en fonction d'un billet. Mon ministère effectue certains de ces calculs et il ne dresse pas de grands tableaux remplis de noms de voyageurs. Évidemment, leurs noms sont dans les dossiers étant donné qu'ils figurent sur les billets, mais cela n'entre pas du tout dans les calculs auxquels vous faites référence, madame le sénateur.

Le sénateur Finestone: Si je suis un grand voyageur et que je me rends fréquemment de Montréal à Palm Beach, mon nom ne figurera pas très souvent sur la liste Delta ou sur la liste de n'importe quelle autre ligne aérienne qui dessert Miami, l'Arizona ou la Californie. J'essaie de savoir pourquoi vous m'envoyez constamment des documents fondés sur les endroits où je suis allée ou ceux où je souhaite aller. Où avez-vous pris mon nom, mon adresse et mon numéro de téléphone?

M. Dutta: Aucun d'entre nous n'est un expert à ce sujet.

Le sénateur Finestone: Je vous invite à examiner cela car j'aimerais obtenir une réponse, si cela ne vous fait rien.

Mme Longmuir: J'y veillerai volontiers.

Le sénateur Fairbairn: Toute cette saga des derniers mois a sensibilisé les Canadiens à un nouvel élément. Je ne suis pas certaine qu'ils aient été sensibles à ces questions d'alliance jusqu'au moment où, soudainement, elles ont pris une grande importance dans cette nouvelle équation. C'est à un point tel

more important, in terms of power and influence, than the individual airlines that make them up.

From the perspective of Canadian, it would have appeared, for the purpose of the struggle that was going on here, that your 10-year agreement was extremely important for Air Canada to obtain. Having listened to you today, it would appear that this was not simply a one-sided gift of goodwill. You evidently felt that, for this country, that 10-year agreement was very important for the alliance to nail down as well. Am I correct?

Mr. Dutta: We were clearly offering assistance to Air Canada. We did not want to offer the assistance and then find that Air Canada had gone to oneworld along with all the goodies we had given them. Therefore, it was a quid pro quo for us. We made a contribution in return for which we desire a long-term relationship.

Senator Fairbairn: We did hear testimony this morning from Mr. Milton, who said that, in discussions some months ago with American Airlines, or with AMR and Canadian, the question of oneworld came up. He indicated to us that, pragmatically, had it been in the best interest of his shareholders then that is the way it might have gone.

Mr. Dutta: That is one of the key points that I would like to make about Star. All of us continuously do analysis as to who is our best partner. We did not just do a deal with Lufthansa because of some external pressure. We sat down and we looked carefully at opportunities with British Airways and with Air France, and we concluded, both from a network standpoint and from a culture standpoint, that our best alliance was with Lufthansa. Air Canada, again, freely and voluntarily, does this analysis over and over again. I have seen some reports in the press saying that Air Canada considered oneworld. Of course, they did; of course, they should. They must do that analysis over and over again.

The important thing, however, is that they freely and voluntarily concluded that it was in their interests, and in the interests of Canadian aviation, to be with Star.

Senator Kirby: Just to pick up on something Mr. Dutta said, I think you said that you did not want to end up in a situation in which you had provided all this assistance and then Air Canada had gone to another alliance. Does that mean that, had the Onex proposal gone through and had Air Canada, in fact, gone to oneworld, the cost would have been the \$250-million penalty that we talked about earlier, but also you and Lufthansa would have asked for all of your money back immediately? Is that a reasonable interpretation of what you said?

Mr. Brace: The short answer is yes.

Senator Kirby: Which means, in effect — this is theoretical because the Onex proposal is not on the table — that, had the Onex proposal in fact been successful, the cost to Air Canada's new owners would have been not just the \$250-million but the rest

qu'elles semblent plus importantes, en termes de pouvoir et d'influence, que les lignes aériennes individuelles qui les composent.

Dans la perspective des Lignes aériennes Canadien, il semblerait, dans le contexte de la bataille qui a eu lieu, qu'il était extrêmement important pour Air Canada d'obtenir cette entente de 10 ans. Après vous avoir écouté aujourd'hui, j'en déduis que cela n'était pas simplement une expression de bonne volonté à sens unique. De toute évidence, vous étiez d'avis que dans l'intérêt du pays, il était très important que l'alliance mette la main sur cette entente de 10 ans. Est-ce juste?

M. Dutta: C'était manifestement une offre d'aide à Air Canada. Nous ne voulions pas offrir cette aide pour constater ensuite qu'Air Canada s'était précipitée dans les bras de oneworld avec tous les avantages que nous leur avions donnés. Par conséquent, c'était pour nous une question de réciprocité. Nous avons offert une contribution et nous souhaitions en retour une relation à long terme.

Le sénateur Fairbairn: Ce matin, nous avons entendu le témoignage de M. Milton, qui a dit que lors des discussions qui ont eu lieu il y a quelques mois avec American Airlines ou avec AMR et les Lignes aériennes Canadien, il a été question de OneWorld. Il nous a dit qu'effectivement, si cela avait été dans le meilleur intérêt de ses actionnaires, c'est l'option qui aurait pu être retenue.

M. Dutta: Voilà l'un des arguments clé que je voulais apporter au sujet de Star. Nous faisons continuellement une analyse pour savoir qui est notre meilleur partenaire. Nous ne venons pas de conclure une entente avec Lufthansa à la suite de pressions externes. Nous avons mûrement réfléchi et nous avons examiné les possibilités qui existaient avec British Airways et Air France et nous avons conclu que tant du point de vue d'un réseau que d'une culture, notre meilleure alliance serait avec Lufthansa. Air Canada effectue une telle analyse constamment de son propre chef. On a rapporté dans les journaux qu'Air Canada avait envisagé oneworld. Bien sûr, que ses dirigeants ont envisagé cela; c'est obligé. Ils doivent effectuer cette analyse en permanence.

Ce qui est important, toutefois, c'est qu'ils ont librement et délibérément conclu qu'il était dans leur intérêt, et dans celui de l'aviation canadienne, de s'allier avec Star.

Le sénateur Kirby: Pour revenir sur ce qu'a dit M. Dutta, vous affirmez ne pas vouloir vous retrouver dans une situation où, après avoir offert toute cette aide à Air Canada, ce dernier opte pour une autre alliance. Faut-il en conclure que si la proposition d'Onex avait été acceptée et qu'Air Canada avait en fait opté pour oneworld, il lui aurait fallu absorber la pénalité de 250 millions dont nous avons parlé tout à l'heure, mais en sus, votre société et la Lufthansa aurait réclamé immédiatement leur argent? Est-ce une interprétation juste de vos propos?

M. Brace: En bref, oui.

Le sénateur Kirby: Ce qui signifie — et c'est théorique puisque la proposition d'Onex n'est pas sur la table — que si cette proposition avait été retenue, les nouveaux propriétaires d'Air Canada auraient dû absorber non seulement cette pénalité de

of the \$700, so it would have been closer to \$1 billion. I am just using numbers approximately.

Senator Spivak: I thought that was just a guarantee.

Mr. Brace: That is correct. The \$730 million would have to be repaid. However, a significant part of that was just market-based financing, so we would have, of course, asked for our financing assistance back because we would not want to have financed the other guy's purchase of Air Canada. That would come back to us, and they would have to replace it with their own funds. I would not characterize it in the same way you did, but the money would have come back to us.

Senator Spivak: May I just clarify that? That was not actual money. It was just a guarantee at the bank. Air Canada as part of Onex would have had to get other financing.

Mr. Brace: Yes.

Senator Spivak: But there would not be a penalty to that.

Mr. Brace: No. They would just have to undo the financing that we provided.

Senator Fairbairn: Let us say this whole thing goes through and you have your founding partners still intact, with perhaps another airline submerged within it, which opens up competitive possibilities for others in Canada. In dealing with nationals, would you only have one companion in a country? Is there any possibility that you would pick up another airline for your alliance in any given country?

Mr. Dutta: That brings us back to the notion of complementary versus overlapping issue. We are careful to build complementary, not overlapping, networks. Therefore, that would push us in the direction of not doing that. Offhand, I cannot think of a country where we have two partners.

Senator Finestone: With respect to the Air Canada proposal, there is talk of a duopoly. They are going to run a national line and two international lines, Canadian and Air Canada. What do you do in that instance? It is to be fully owned by Air Canada, but they will leave the name — or are they going to change the name? What would happen if they leave the name, and the western end of Canada is Canadian and the eastern end and the North is Air Canada?

The Chairman: That is not what Mr. Milton said this morning.

Senator Finestone: Whether he said it or not, let me ask if that is a possibility.

Mr. Dutta: It would be for Air Canada to determine what the structure would look like.

Senator Finestone: It would be Air Canada's call?

Mr. Dutta: Star would have no call on that.

The Chairman: Thank you for your presentation.

250 millions, mais aussi payer le reste des 700 millions. Autrement dit, cela aurait été plus près du milliard. Je n'emploie que des chiffres approximatifs.

Le sénateur Spivak: Je croyais que ce n'était qu'une garantie.

M. Brace: C'est exact. Il aurait fallu rembourser les 730 millions de dollars. Cependant, une grande partie de cet argent représentait un financement fondé sur le marché de sorte que nous aurions dû, bien entendu, reprendre notre aide financière. En effet, nous n'aurions pas voulu financer l'achat d'Air Canada par quelqu'un d'autre. Cet argent nous aurait été rendu, et les dirigeants d'Air Canada auraient dû le remplacer à même leurs propres fonds. Je n'aurais pas décrit la situation dans les mêmes termes que vous, mais l'argent nous aurait effectivement été rendu.

Le sénateur Spivak: J'aimerais apporter une précision. Il ne s'agissait pas véritablement d'argent. Ce n'était qu'une garantie à la banque. En tant que partie d'Onex, Air Canada aurait dû trouver une autre source de financement.

M. Brace: Oui.

Le sénateur Spivak: Mais il n'y aurait pas eu de pénalité pour cela.

M. Brace: Non. Il leur aurait fallu remplacer le financement que nous leur avions offert.

Le sénateur Fairbairn: Supposons qu'une entente est conclue et que les partenaires fondateurs sont intacts, avec peut-être une autre ligne aérienne qui s'y ajouterait, ce qui ouvrirait des possibilités concurrentielles à d'autres au Canada. À propos de lignes aériennes nationales, auriez-vous un seul compagnon dans un pays? Est-il possible que vous choisissiez une autre ligne aérienne pour votre alliance dans un pays donné?

M. Dutta: Voilà qui nous ramène à la notion de complémentarité par opposition au problème du chevauchement. Nous sommes soucieux de bâtir des réseaux complémentaires, qui ne se chevauchent pas. Par conséquent, rien ne nous inciterait à nous orienter en ce sens. Spontanément, je ne peux vous nommer aucun pays où nous avons deux partenaires.

Le sénateur Finestone: Au sujet de la proposition d'Air Canada, on parle d'un duopole. La société va diriger une ligne aérienne nationale et deux lignes internationales, Canadien et Air Canada. Que faites-vous en pareil cas? Air Canada sera entièrement propriétaire de cette entité, mais va-t-on conserver le nom ou le changer? Que se passerait-il si les dirigeants conservaient le nom et qu'à l'ouest du Canada, on ait Canadien et à l'est et au nord Air Canada?

La présidente: Ce n'est pas ce qu'a dit M. Milton ce matin.

Le sénateur Finestone: Qu'il l'ait dit ou non, je veux savoir si c'est une possibilité.

M. Dutta: Il appartient à Air Canada de choisir la structure qu'elle souhaite adopter.

Le sénateur Finestone: La décision appartient à Air Canada?

M. Dutta: Star n'aurait pas son mot à dire à ce sujet.

La présidente: Merci de votre exposé.

Our next witnesses are from the Air Canada Pilots Association. Welcome, Mr. Oakley. Please proceed.

[Translation]

Mr. John Oakley, President, Air Canada Pilots Association: Madam Chairman, I am speaking today on behalf of the Air Canada Pilots Association. ACPA represents approximately 2,200 pilots flying for Air Canada. Founded in 1995, ACPA is the largest Canadian-based association of airline pilots.

[English]

As pilots of the largest Canadian-based airline, we view the goings-on in the industry from the cockpit. That is to say, we play an active role on the business side of the equation, and we also have a direct window on the day-to-day operations of an airline.

Many of us, like myself, have flown for the military and for different carriers, which also adds to our perspective on the industry. However, the most important job we have is to ensure that our passenger safety remains the highest priority. In sum we believe we have a unique perspective on the industry.

There is an ancient Chinese proverb that is also a curse: "May you live in interesting times." Certainly, that is the case now for airline employees, where events are passing so quickly that you need your seat belts firmly fastened.

[Translation]

ACPA members believe in a healthy, growing, competitive Canadian airline industry. We believe the government made the right decision when, several years ago, it privatized the industry and decided to let free market forces prevail.

[English]

Since mid-August, the state of the airline industry in Canada has been hotly debated. In this period of time, the debate has been shaped primarily by the views held by the Onex Corporation, as articulated by its chairman and CEO, Mr. Gerald Schwartz, through a sophisticated and expensive public and government relations campaign. At the heart of the Onex argument was the claim that there was a crisis in the industry. It was presumed that the only solution would be the inevitable emergence of one dominant or monopoly air carrier.

The Air Canada pilots do not see the current and future state of our industry through such a dark and pessimistic prism. Canada's airline industry is not in a state of crisis, nor do we share the view that one single dominant monopoly air carrier must necessarily emerge from our current situation.

The industry as a whole is not in trouble. There are approximately eight significant carriers in Canada, plus four mature second-tier feeder networks. Of these, only one company

Nos prochains témoins sont les représentants de l'Association des pilotes d'Air Canada. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Oakley. Vous avez la parole.

[Français]

M. John Oakley, président de l'Association des pilotes d'Air Canada: Madame la présidente, je parle aujourd'hui au nom de l'Association des pilotes d'Air Canada. L'APAC représente environ 2 200 pilotes d'Air Canada. Fondée en novembre 1995, l'APAC compte le plus grand nombre de pilotes transporteurs aériens en provenance du Canada.

[Traduction]

En tant que pilotes du plus important transporteur canadien, nous observons les soubresauts de l'industrie à partir du cockpit. C'est une façon de dire que tout en jouant un rôle actif dans le volet commercial de l'équation, nous avons aussi une fenêtre directe sur les opérations quotidiennes d'une ligne aérienne.

Bon nombre d'entre nous, comme moi, avons piloté dans l'armée et pour différents transporteurs, ce qui ajoute à notre perspective de l'industrie. Cependant, notre mission première consiste à s'assurer que la sécurité de nos passagers demeure l'ultime priorité. En somme, nous croyons avoir une vision unique du secteur.

Un ancien proverbe chinois, qui est aussi une malédiction dit: «Puissiez-vous vivre à une époque intéressante». Chose certaine, c'est le cas à l'heure actuelle pour les employés des lignes aériennes. En effet, les événements se succèdent à un tel rythme qu'il faut vraiment accrocher solidement sa ceinture.

[Français]

Les pilotes d'Air Canada croient fermement en une industrie canadienne d'aéronautique saine, en pleine croissance et compétitive. Nous sommes d'avis que le gouvernement a été bien inspiré lorsque, il y a plusieurs années, il a privatisé l'industrie qui devait laisser les forces du marché libre de réglementer le marché aujourd'hui.

[Traduction]

Depuis la mi-août, la situation de l'industrie aérienne au Canada a été vivement débattue. Au cours de cette période, la discussion a été en grande partie façonnée par l'opinion de la société Onex, exprimée par son chef de direction, M. Gerald Schwartz, par le biais d'une campagne coûteuse et sophistiquée de relations publiques et gouvernementales. Tout l'argument d'Onex est fondé sur l'existence d'une crise dans le secteur aérien. Il était présumé que la seule solution serait l'inévitable émergence d'un transporteur aérien dominant ou monopolistique.

Les pilotes d'Air Canada ne voient pas la situation actuelle et future de l'industrie à travers un prisme aussi sombre et pessimiste. L'industrie aérienne au Canada n'est pas en crise. D'ailleurs, nous ne partageons pas l'opinion selon laquelle un seul transporteur aérien dominant doit nécessairement émerger de la situation actuelle.

L'industrie dans son ensemble n'est pas en péril. Il y a environ huit grands transporteurs au Canada, plus quatre réseaux régionaux bien établis. Parmi ceux-ci, une seule compagnie est en

is facing a crisis, and that is Canadian Airlines International Ltd. The problems at Canadian are not new. Fundamental problems have repeatedly come to a boiling point over the last decade — a situation initially caused by ambitious mergers and an expansion funded by an unsustainable debt load.

Other than CAIL, Canada's airlines are healthy. Our company, Air Canada, and other airlines in Canada are growing and prospering. As such, the federal government should not be pressured into hasty and potentially disastrous policy decisions based on a false sense of crisis — a false sense that had been deliberately nurtured by Onex to rally public and regulatory support behind their failed takeover bid.

It is our view that a solution to Canadian Airlines' problems lies within Canadian Airlines itself. First, we must look at how they got into financial trouble in the first place.

Canadian's problems began in the 1980s, when Pacific Western Airlines entered into merger agreements with Canadian Pacific, Wardair, Eastern Provincial Airlines and Nordair. In order to facilitate the formation of a new entity, company officials "feather bedded" agreements with the various employee unions so that the streamlining and harmonization normally occurring through corporate consolidation did not occur.

To illustrate this point, by North American standards, the average airline has approximately 110 employees per aircraft. Air Canada employs about 120. In contrast, at Canadian Airlines there are approximately 187 employees per airplane — nearly 70 employees more per aircraft as Air Canada and nearly 80 more than the industry standard.

The second factor lies in the fact that Canadian Airlines has never been able to earn significant profitability on its international routes when compared to Air Canada. Quite simply, it is not funnelling enough passenger traffic from its domestic services nor from its alliance partners on to these important routes. We argue that, in the case of one alliance partner of Canadian, namely, American Airlines Corporation, a systematic plan has been put into place to starve Canadian from carrying more passengers.

The third and most significant negative factor affecting Canadian's earning potential is the fact that American Airlines has been draining hundreds of millions of dollars a year and sending this money to Dallas. In Canadian, AMR corporation saw a company in crisis and moved quickly to permanently lock them into their orbit by agreeing to keep them afloat in exchange for what we now know to be suffocating concessions.

Under duress, Canadian agreed to high price contracts, payable in U.S. currencies, for services and maintenance; they moved to the AMR controlled Saber reservations system; and they moved Canadian jobs south of the border. This ceded a significant degree of financial and management control to American. They subjected

crise, les Lignes aériennes Canadien International. Les problèmes de cette société ne sont pas nouveaux. Depuis 10 ans, des difficultés fondamentales ont à maintes reprises atteint un point de non-retour — situation causée à l'origine par des fusions ambitieuses et une expansion financée par un gonflement insoutenable de la dette.

Mise à part cette société, les lignes aériennes canadiennes sont en bonne santé. Notre compagnie, Air Canada, et les autres lignes aériennes du Canada sont en pleine croissance et connaissent la prospérité. À notre avis, le gouvernement fédéral ne devrait pas céder à la pression et prendre des décisions stratégiques hâtives et potentiellement désastreuses, fondées sur la fausse impression de crise délibérément alimentée par Onex pour rallier des appuis dans l'opinion et parmi les instances réglementaires en faveur de leur offre publique d'achat hostile et ratée.

À notre avis, c'est à Canadien même qu'il appartient de résoudre les problèmes des Lignes aériennes Canadien. Premièrement, il convient d'examiner comment cette société s'est retrouvée en difficultés financières.

Les problèmes de Canadien ont commencé dans les années 80, lorsque la Société Pacific Western Airlines a conclu des ententes de fusion avec Canadien Pacific, Wardair, Eastern Provincial Airlines et Nordair. Afin de faciliter la formation d'une nouvelle entité, les dirigeants de la compagnie ont joué la carte du parasitisme auprès des divers syndicats d'employés de sorte que la rationalisation et l'harmonisation qui découlent normalement d'une restructuration ne se sont pas produites.

Voici un exemple qui illustre cela. Selon les normes nord-américaines, une ligne américaine moyenne compte environ 110 employés par appareil. Air Canada en emploie environ 120. À l'opposé, les Lignes aériennes Canadien emploient environ 187 employés par appareil, soit près de 70 de plus par appareil qu'Air Canada et près de 80 de plus que la norme dans le secteur.

Le deuxième facteur tient au fait que les Lignes aériennes Canadien n'ont jamais été capables d'atteindre une rentabilité intéressante sur ses routes internationales en comparaison d'Air Canada. C'est bien simple, cette société ne génère pas suffisamment de trafic-voyageurs à partir de ses lignes intérieures ou de ses partenaires d'alliance sur ces routes importantes. Nous affirmons que dans le cas d'un partenaire d'alliance de Canadien, nommément American Airlines Corporation, un plan systématique a été ourdi afin d'empêcher Canadien de transporter davantage de passagers.

Le troisième facteur — et le plus important — qui nuit au potentiel de gains de Canadiens est le fait qu'American Airlines draine des centaines de millions de dollars par an qu'elle envoie à Dallas. La Société AMR a vu en Canadien une société en crise et a agi rapidement pour l'enfermer de façon permanente dans son orbite en consentant à la maintenir à flots en échange de ce que nous savons maintenant être des concessions étouffantes.

Sous la contrainte, Canadien a accepté des contrats au prix fort, payables en dollars américains, pour les services et l'entretien; il a adopté le système de réservations Sabre contrôlé par AMR et démenagé des emplois canadiens au sud de la frontière. Ainsi, les dirigeants ont cédé une importante marge de contrôle financier et

themselves to American's prerogative in the immensely profitable transborder routes, the key to any future Canadian profitability.

On this last point it has recently been revealed that, in the current collective agreement signed between AMR and its pilots, American has agreed to seek the route authority on Canadian transborder routes with its alliance partners when revenues reach a certain threshold, namely, a level of profitability.

If it pleases the committee, I will table copies of the key provisions of the AMR/Allied Pilots agreement with the clerk at the end of our presentation.

Over the last three years, Canadian Airlines has lost nearly \$1 billion. During that time, it is estimated that Canadian has paid out nearly \$1.05 billion or nearly \$350 million per year to American Airlines. One does not require a degree in finance to see that, if American Airlines were removed from the equation, Canadian's problems would be diminished significantly.

The Air Canada Pilots Association believes that Canadian Airlines can be operated profitably. We believe that allowing Canadian to restructure by seeking protection from its creditors under either the Bankruptcy and Insolvency Act or the Company's Creditor Arrangement Act, the CCAA, is one solution to resolving Canadian's problems. This is a market-based solution to a market-based problem, and it is in keeping with government policy. It is our view that this would allow Canadian to restructure debt in a manageable manner and address fundamental problems with its relationship with American Airlines.

[Translation]

Your committee has been mandated to examine the serious implications of government policy and in making its recommendations, it will greatly influence the future of this country's airline industry.

The Air Canada Pilots Association respectfully asks that in making its findings, your committee be guided by the following considerations.

[English]

It is our view that, given the advantages it provides to AMR Corporation, Canadian Airlines is unlikely to be allowed to go into bankruptcy. The onus is on Canadian Airlines to restructure itself into a leaner and more efficient airline. The Air Canada Pilots Association supports the need for effective competition on domestic and transborder routes. Competition best serves the public interest by spurring operators to provide the service consumers want and deserve at a fair price.

This country, we believe, can only sustain one strong Canadian flag carrier to compete with foreign airlines on international routes. Having only one international flag carrier is also the norm in most other countries. Canada has an abiding national interest in

de gestion aux Américains. Ils se sont assujettis à la prérogative américaine dans le marché des routes transfrontières éminemment profitables, qui représentent la clé de toute rentabilité future pour Canadien.

À ce sujet, il a récemment été révélé que dans le cadre de la convention collective actuelle signée entre AMR et ses pilotes, American a convenu d'assumer la responsabilité des routes transfrontières canadiennes avec ses partenaires d'Alliance lorsque les revenus atteignent un certain seuil, soit le seuil de la rentabilité.

Avec la permission du comité, je laisserai au greffier les principales dispositions de l'entente entre AMR et ses pilotes à la fin de notre exposé.

Au cours des trois dernières années, les Lignes aériennes Canadien ont perdu près d'un milliard de dollars. Pendant cette période, on calcule que Canadien a versé près de 1,05 milliard ou près de 350 millions de dollars par an à American Airlines. Il n'est pas nécessaire d'être ministre des Finances pour constater que si American Airlines n'avait pas figuré dans l'équation, les problèmes de Canadien auraient été beaucoup moindres.

L'Association des pilotes d'Air Canada estime que les Lignes aériennes Canadien peuvent être rentables. Nous pensons qu'une solution pour résoudre le problème consisterait à permettre à Canadien de se restructurer en invoquant la Loi sur la faillite et l'insolvabilité ou la Company's Creditor Arrangement Act, la CCAA, pour se protéger de ses créanciers. C'est une solution fondée sur le marché pour répondre à un problème fondé sur le marché, tout en étant conforme à la politique du gouvernement. À notre avis, cela permettrait à Canadien de restructurer sa dette de façon à la rendre gérable et de résoudre les problèmes fondamentaux liés à ses relations avec American Airlines.

[Français]

Nous croyons que votre comité à pour mandat d'étudier les sérieux enjeux de la politique gouvernementale et qu'en faisant des recommandations, il exercera une grande influence sur l'avenir de l'industrie aéronautique de ce pays.

Les pilotes d'Air Canada demandent respectueusement qu'en arrivant à ses conclusions votre comité soit guidé par les facteurs suivants.

[Traduction]

À notre avis, compte tenu des avantages que Canadien offre à la corporation AMR, il est peu probable que Canadien soit mis en faillite. Il incombe donc aux Lignes aériennes Canadien International Limitée de rationaliser sa structure de manière à l'alléger et à accroître son efficacité. L'Association des pilotes d'Air Canada appuie le principe d'une concurrence réelle sur les routes intérieures et transfrontalières. En effet, la concurrence sert les meilleurs intérêts du public en incitant les autres transporteurs à offrir aux consommateurs le service qu'ils exigent et qu'ils méritent et ce, à des prix justes.

Notre pays ne peut faire vivre qu'une compagnie nationale canadienne assez puissante pour concurrencer les transporteurs étrangers sur les routes internationales. À cet égard, la plupart des autres pays n'ont qu'une compagnie nationale desservant les

ensuring we maintain an industry that meets our unique needs and national policies. The direction and operational control of the airline industry's major component should remain in Canadian hands. Accordingly, ACPA supports the Minister of Transport in the retention of the essential rule of limiting foreign ownership in our airlines to 25 per cent.

We encourage the government to take the time necessary to thoroughly study, evaluate and consult on all policy options available. The issues now being debated have a potentially far-reaching impact on the future health and direction of Canada's airline industry. This is not a time to rush through any new policy or decision.

Air Canada pilots would strongly caution against a government reaction that leads to re-regulation of the airline industry. We have seen at Air Canada what can be achieved by taking advantage of the opportunities presented by deregulation and the open skies agreement that we have with the United States. Recalling the moribund and costly airline systems of the past, we are concerned that increased controls could stifle the vitality and sense of initiative we are seeing demonstrated today in our industry.

Transport Minister Collenette has asked the House and Senate committees of transport to respond to six issues raised in the policy framework. We would like to comment on two of those issues.

This association stands against the relaxation of the 10 per cent ownership limit in Air Canada. Air transport is vital to the economic wellbeing of this country, and this regulation was put in place to ensure that Air Canada remains widely held. This rationale, we believe, is still valid. Any change to the regulation would be a considerable change in public policy and should be first subjected to a thorough and reasoned debate in Parliament.

Should one dominant airline come to pass, the Air Canada Pilots Association is anxious that the committee fully understand the complexities of merging workforces. For instance, this association has faced a protracted battle with another pilot group which has tried to insert itself into the Air Canada seniority list, a struggle which after nearly four years is still before the labour courts. If one carrier were to dominate, the pilots of not only my association but from both the former main line carriers may find themselves having to defend their career prospects against spurious single-employer applications by pilots from the second-tier carriers.

In conclusion, the Air Canada pilots do not agree that there is a crisis in the airline industry in Canada. There is a significant problem at Canadian Airlines that must be resolved in the

routes internationales. Au Canada, il est toujours dans l'intérêt national de veiller à maintenir une industrie des transports aériens qui réponde à nos besoins particuliers et respecte nos politiques nationales. En conséquence, la direction et le contrôle opérationnel des principales composantes de l'industrie du transport aérien devraient rester entre les mains d'intérêts canadiens. L'APAC appuie la volonté du ministre des Transports de conserver la règle essentielle limitant à 25 p. 100 la propriété étrangère dans nos lignes aériennes.

Nous invitons le gouvernement à prendre le temps qu'il faut pour évaluer toutes les options possibles et réaliser les consultations nécessaires. Les questions qui sont débattues à l'heure actuelle auront des répercussions importantes sur la santé future et l'orientation de l'industrie aérienne canadienne. Il ne serait pas opportun d'adopter une nouvelle politique ou de prendre une décision de façon hâtive.

L'Association des pilotes d'Air Canada met le gouvernement en garde contre l'idée de réglementer à nouveau l'industrie aérienne. Chez Air Canada, nous avons pu apprécier les avantages que l'on pouvait tirer des occasions découlant de la déréglementation et de l'accord «Ciel ouvert» intervenu avec les États-Unis. Au souvenir de cette époque où la réglementation poussée s'est soldée par une industrie du transport aérien moribonde et coûteuse, nous craignons que des contrôles accrus étouffent la vitalité et l'innovation qui caractérisent aujourd'hui notre secteur.

Le ministre des Transports, M. Collenette, a demandé aux Comités des transports de la Chambre des communes et du Sénat de se prononcer sur les six questions abordées dans sa politique-cadre. Nous souhaitons commenter deux de ces questions.

Notre association s'oppose à l'assouplissement de la règle des 10 p. 100 de propriété des actions d'Air Canada. Le transport aérien revêt une importance vitale dans le cadre du mieux-être économique de ce pays et cette règle vise à assurer qu'Air Canada demeure une société à grand nombre d'actionnaires. Ce motif est toujours valable et comme toute modification de la loi signifierait une modification importante de la politique gouvernementale, toute proposition en ce sens devrait d'abord faire l'objet d'un débat approfondi et éclairé au Parlement.

Advenant que l'option d'une ligne aérienne dominante soit retenue, l'Association des pilotes d'Air Canada veut s'assurer que le comité comprenne bien toutes les complications qui pourraient surgir à la suite de la fusion des effectifs des deux transporteurs. Notre association a déjà été mêlée à une bataille prolongée avec un autre groupe de pilotes qui voulaient fusionner leur liste d'ancienneté avec celle des pilotes d'Air Canada. Cette bataille, après quatre ans, n'est toujours pas réglée devant les tribunaux du travail. Si un transporteur devait devenir prépondérant, les pilotes de notre association, mais aussi ceux des deux compagnies parties à une éventuelle fusion pourraient avoir à défendre leurs perspectives de carrière à la suite de demandes de déclaration d'employeur unique présentées par les pilotes des compagnies régionales affiliées.

En conclusion, les pilotes d'Air Canada ne considèrent pas qu'il y a une crise dans l'industrie aérienne au Canada. Les Lignes aériennes Canadien sont aux prises avec un problème d'envergure

marketplace through restructuring and by resolving Canadians' fundamentally flawed relationship with American Airlines. We believe that Canadian can reshape itself to become a healthy, profitable and competitive domestic and transborder airline in Canada. This solution best serves consumers by fostering competition in the Canadian market. We do not agree that the favoured solution of the moment, the emergence of a single dominant carrier, achieves these goals.

I would be happy to take any questions, although I must say that I much more comfortable at 39,000 feet.

[Translation]

Senator Poulin: As you see, even though Parliament is not in session this week, the Senate Committee on Transport and Communications is hard at work. The future of the airline industry is an important priority for Canadians. When one hails from Northern Ontario, for example, one realizes just how important the industry is when it comes to forging ties with people and with the business community.

[English]

Mr. Oakley, you are one of the very few who feels that we do not need to review the organization of the airline industry, and I am quite surprised. Could you try to explain to me again why you feel that it is not in need of a review? I hate to use the word "crisis". Please notice that I avoided using it.

Mr. Oakley: Perhaps the government should look at airline policy. That has not been done since 1988. I am not saying that the overall policy surrounding the airline industry need not be reviewed. If you were not sitting here, perhaps you would consider that a waste of your time. However, our solution to the problem, and not the crisis, probably goes against what you have heard for the last several days in that we do not believe in the dominant carrier theory. There are the foundations of keeping competitors alive and providing the competition that the consumers are demanding — of the government, in fact. We believe that solution is still viable.

Senator Poulin: When the CEO of Canadian Airlines appeared before us as a witness, he stated the opposite. How would you feel if you were in his shoes?

Mr. Oakley: About the crisis?

Senator Poulin: Yes.

Mr. Oakley: I suspect he is facing a very sad end to a long-standing and glorious airline in this country. He seems to have accepted the premise put forward by Mr. Schwartz. Perhaps he is handcuffed into doing certain things in his relationships with his creditors. We do not think they have taken a very serious look at the situation by grouping all their creditors together. In the last three years, they have refinanced three times, but who have they refinanced with? We submit that they just talked to their more

qui doit être résolu sur le marché au moyen d'une restructuration et de réaménagement des rapports fondamentalement malsains entre Canadien et American Airlines. Nous pensons que Canadien peut se restructurer et devenir un transporteur aérien intérieur et transfrontière, sain, rentable et concurrentiel au Canada. Cette solution sert au mieux les intérêts des consommateurs en encourageant la concurrence sur le marché canadien. À notre avis, la solution privilégiée pour le moment, c'est-à-dire l'émergence d'un unique transporteur dominant, ne permet pas d'atteindre ces objectifs.

Je répondrai volontiers aux questions, bien que j'avoue être beaucoup plus à l'aise à 39 000 pieds d'altitude.

[Français]

Le sénateur Poulin: Comme vous le constatez, même si le Parlement ne siège pas cette semaine, le comité sénatorial des transports et des communications est au travail. Toute la question de l'industrie aérienne est une grande priorité pour les Canadiens et les Canadiennes. Lorsqu'on vient du Nord de l'Ontario, par exemple, on se rend compte que c'est encore plus important à cause des distances que l'on doit franchir dans nos relations commerciales et humaines.

[Traduction]

Monsieur Oakley, vous êtes l'un des rares qui estiment qu'il n'est pas nécessaire que nous fassions un examen de l'organisation de l'industrie aérienne, et j'en suis assez étonné. Pourriez-vous nous expliquer encore une fois pourquoi vous estimez qu'un tel examen n'est pas nécessaire? Je répugne à employer le mot «crise». Veuillez noter que je me suis abstenu de l'employer.

M. Oakley: Le gouvernement devrait peut-être examiner la politique aérienne, ce qui n'a pas été fait depuis 1988. Je ne dis pas qu'il ne faut pas se pencher sur la politique globale de l'industrie aérienne. Si vous n'étiez pas assis ici, peut-être considèreriez-vous cela une perte de temps. Cependant, notre solution au problème — et non à la crise — va sans doute à l'encontre de ce que vous avez entendu depuis les derniers jours, en ce sens que nous ne croyons pas à la théorie du transporteur dominant. Il y a, au Canada, les assises permettant de conserver deux sociétés aériennes concurrentielles et de fournir ainsi la concurrence que les consommateurs exigent du gouvernement, en fait. Nous pensons que cette solution est toujours viable.

Le sénateur Poulin: Lorsque le chef de direction des Lignes aériennes Canadien a comparu devant nous, il a dit le contraire. Comment vous sentiriez-vous à sa place?

M. Oakley: Au sujet de la crise?

Le sénateur Poulin: Oui.

M. Oakley: À mon avis, il est confronté à la triste fin d'une ligne aérienne ayant eu une glorieuse et longue tradition. Il semble avoir accepté la prémisse de M. Schwartz. Peut-être est-il forcé de faire certaines choses en raison de ses rapports avec ses créanciers. Nous ne pensons pas que les dirigeants de la société ont pris la situation très au sérieux en regroupant ensemble tous leurs créanciers. Depuis trois ans, ils ont refinancé la société à trois reprises, mais avec qui? Selon nous, ils ont simplement eu

important creditors, perhaps American Airlines or Royal Trust, and that they did not group all the creditors together and present to all the creditors a viable option. I think he feels handcuffed by his options. When a white knight came along, with a leap of faith he took this to be the only solution.

Senator Poulin: As a representative of your colleagues, what is your objective in saying that the structure of the airline industry is not in need of review?

Mr. Oakley: That is a difficult question. The role of any union is to protect its members, specifically, their standard of living and their jobs.

Senator Poulin: Do you feel that the jobs of yourself and your colleagues are in jeopardy?

Mr. Oakley: At the moment, no. There were some real concerns about the Onex proposal, of course, and a direct merger would obviously have created some surpluses. That is exactly the opposite of the stance we are taking. There need not be a merger in this country. We do not have to go through that painful exercise. If you accept my premise that one international carrier is the norm, then I think Mr. Milton explained this morning, quite eloquently, the potential for growth in the industry and the pent-up demand for international travel that would see an industry growing rather than retrenching. We are very positive about the outcome of this, but we are not overly confident. We are terribly concerned with our brothers and sisters at Canadian Airlines. They have been through a lot in the last 10 years. We would get on side with any solution that would guarantee the 16,000 jobs at Canadian.

Senator Poulin: We need you to be confident when you are sitting in that cockpit, because we rely on you. Thank you, Mr. Oakley.

Senator Kirby: I have two questions. You are the only witness who has come before us, on all sides of this issue, who does not think that Canadian Airlines is in serious trouble and that, however you work it out, you will wind up with one dominant airline. What do you know that no one else knows?

Mr. Oakley: That is a difficult question. The debate has been terribly focused for the last two months by two opposing, interested parties.

Senator Kirby: Both parties and the government, and some of the neutral third parties that have been before us, all agree on what will be the financial future of Canadian Airlines if nothing is done, and all agree on the consequences of that, whether it is a bankruptcy, a merger or whatever, and that the outcome will be one dominant airline. Yet you said three or four times in both your statement and in response to Senator Poulin, that will not happen. Is that just a hope or do you know something that we do not know?

des pourparlers avec leurs principaux créanciers, peut-être American Airlines ou Royal Trust, et ils n'ont pas regroupé tous leurs créanciers pour leur présenter une option viable. Je pense que le chef de direction de Canadien est menotté par ses options. Lorsqu'un preux chevalier s'est présenté, par un acte de foi, il a cru que c'était la seule solution.

Le sénateur Poulin: En tant que représentant de vos collègues, quel objectif poursuivez-vous en affirmant qu'il n'est pas nécessaire d'examiner la structure de l'industrie aérienne?

M. Oakley: C'est une question difficile. Le rôle d'un syndicat est de protéger ses membres, plus précisément leur niveau de vie et leurs emplois.

Le sénateur Poulin: Pensez-vous que votre emploi et ceux de vos collègues sont en péril?

M. Oakley: Pour le moment, non. Nous avons de réelles inquiétudes au sujet de la proposition d'Onex, bien sûr, et une fusion directe aurait de toute évidence donné lieu à des excédents. C'est tout à fait à l'opposé du point de vue que nous défendons. Une fusion n'est pas nécessaire dans ce pays. Nous n'avons pas à nous livrer à cet exercice pénible. Si vous acceptez ma prémisse selon laquelle un transporteur international est la norme, je crois alors que M. Milton a expliqué ce matin, très éloquentement, la croissance potentielle dans l'industrie et la demande comprimée pour les voyages internationaux qui verraient une industrie croître plutôt que de battre en retraite. Nous sommes très positifs quant à l'issue de cette affaire, mais nous n'avons pas trop confiance. Nous nous inquiétons énormément de nos collègues de Lignes aériennes Canadien International. La compagnie n'a pas eu la tâche facile au cours des 10 dernières années. Nous appuierions toute solution qui garantirait les 16 000 emplois à Canadien.

Le sénateur Poulin: Nous devons avoir confiance lorsque vous êtes assis dans cette cabine de pilotage, parce nous comptons sur vous. Merci, monsieur Oakley.

Le sénateur Kirby: J'ai deux questions. Vous êtes les seuls qui sont comparus devant nous, relativement à tous les aspects de cette question, qui ne pensent pas que Lignes aériennes Canadien International ont de sérieux problèmes et que, peu importe la solution que vous trouverez, vous vous retrouverez avec un seul transporteur aérien dominant. Que savez-vous que personne d'autre ne sait?

M. Oakley: C'est une question difficile. Le débat a été très focalisé au cours des deux derniers mois par deux parties intéressées, qui s'opposent.

Le sénateur Kirby: Les deux parties, le gouvernement et quelques tiers neutres qui ont comparu devant nous s'entendent sur l'avenir financier de Lignes aériennes Canadien International, si rien n'est fait et sur les conséquences, qu'il s'agisse d'une faillite, d'une fusion ou de que sais-je encore. On se retrouvera avec un transporteur aérien dominant. Pourtant vous avez dit à trois ou quatre reprises tant dans votre déclaration que dans votre réponse au sénateur Poulin, que cela ne produira pas. Est-ce seulement d'espoir ou savez-vous quelque chose que nous ignorons?

Mr. Oakley: It is a hope, but I think it is only the minister who has taken the position that the outcome will be one dominant airline.

Senator Kirby: Literally all the other witnesses have taken that position, as did Mr. Milton morning.

Mr. Oakley: A monopoly is a licence to print money. The big players in this would support a dominant carrier approach. Air Canada pilots are not big players in this. Maybe we are just rattling the cage a little bit in saying that it does not have to be a dominant carrier. There are other options available. Maybe we are a voice in the wilderness senator, but no one else has come forward with our point of view. I have no inside information.

Senator Kirby: Why are you opposed to changing the 10 per cent rule? Why do you want to keep the 10 per cent rule when no other industrialized country has that rule?

Mr. Oakley: We are listening to the debate with an open mind on this. From our perspective, the government of the day debated for a long time before putting that policy or that law, into effect. We think that widely held shares of Air Canada are in the best interests of this country. Until someone proves us wrong, we cannot take the position of the shareholders. I do not know what that means to the shareholders.

Senator Kirby: I should not say this, but I will give your comment on the best interests of the country and the public. I understand that concern. Your position of wanting included in your contract with Air Canada a provision that regional jets shall not flown by the regional airline is completely inconsistent with my view of what is in the public interest. Anyone who flies, as many people around this table do, to much smaller communities in this country, is obviously suffering a disservice by virtue of the nature of your union's agreement with Air Canada on limiting the use of jets by the Air Canada regional players. Frankly many of us go out of our way to fly on the Canadian regionals because they are much nicer planes than the small Air Canada ones. We only found out a while ago that that was part of the agreement you had negotiated with Air Canada.

Mr. Oakley: We are not isolated in our big cockpits from the movements in the industry. We understand that, as the lowest level, consumers are demanding jets and that they will get them. Air Canada wants them down there as soon as possible. Our position is not cast in concrete, senator.

We have said to Mr. Milton, on a number of occasions, that we know what he wants and he should make us an offer. He has said publicly that he will give the Air Canada pilots one big jet for one small one, if it goes on the feeders. He has not said that to us in negotiations. He has not put that offer in writing to us and we are more than willing to address that issue. We know that it has to be addressed.

M. Oakley: C'est seulement de l'espoir, mais je crois que qu'il n'y a que le ministre qui a adopté le point de vue selon lequel nous nous retrouverons avec une compagnie aérienne dominante.

Le sénateur Kirby: Tous les autres témoins pour ainsi dire ont adopté ce point de vue, comme l'a fait M. Milton ce matin.

M. Oakley: Un monopole, c'est une affaire extrêmement rentable. Les principaux intervenants seraient favorables à un transporteur dominant. Les pilotes d'Air Canada ne se rangent pas dans cette catégorie. Nous exagérons peut-être un peu trop en disant que la solution ne doit pas être un transporteur dominant. D'autres options s'offrent. Nous prêchons peut-être dans le désert sénateur, mais personne d'autre n'a exposé le même point de vue que nous. Je n'ai aucune information privilégiée.

Le sénateur Kirby: Pourquoi vous opposez-vous à ce qu'on modifie la règle du 10 p. 100? Pourquoi voulez-vous conserver cette règle, alors qu'aucun autre pays industrialisé ne l'a adoptée?

M. Oakley: Nous écoutons le débat en gardant l'esprit ouvert à cet égard. De notre point de vue, le gouvernement a longuement réfléchi avant de légiférer. Nous croyons que c'est dans le meilleur intérêt du pays que les actions d'Air Canada soient détenues par un grand nombre d'actionnaires. Tant que les faits nous donnent raison, nous ne pouvons adopter la position des actionnaires. Je ne sais pas ce que cela signifie pour eux.

Le sénateur Kirby: Je ne devrais pas dire cela, mais je vais le faire, étant donné ce que vous avez dit au sujet du meilleur intérêt du pays et du grand public. Je comprends cette préoccupation. Votre désir de faire préciser dans votre contrat avec Air Canada que les avions de transport régional à réaction ne soient pas utilisés par les compagnies régionales ne correspond absolument pas avec ce que je crois être l'intérêt public. Quiconque dessert, comme c'est le cas de beaucoup de monde autour de cette table, de très petites collectivités dans ce pays, est de toute évidence pénalisé étant donné la nature de votre convention collective avec Air Canada en ce qui a trait à limiter l'utilisation des jets par les compagnies régionales d'Air Canada. En toute franchise, un grand nombre d'entre nous renoncent à leur itinéraire habituel pour prendre des avions des compagnies régionales de Canadien parce que ces appareils sont beaucoup plus convenables que les petits avions d'Air Canada. Nous n'avons découvert que tout récemment que cela se trouvait dans l'entente que vous avez négociée avec Air Canada.

M. Oakley: Dans nos grandes cabines de pilotage, nous ne sommes pas isolés du reste de l'industrie. Nous comprenons que, au plus bas niveau, les consommateurs réclament des jets et qu'ils les obtiendront. Air Canada les veut dans les plus brefs délais. Notre position n'est pas irrévocable, sénateur.

Nous avons dit à M. Milton, à un certain nombre de reprises, que nous savons ce qu'il veut et qu'il devrait nous faire une offre. Il a dit publiquement qu'il remplacera le gros jet des pilotes d'Air Canada par un petit si ces appareils servent sur les lignes d'alimentation. Ce n'est pas ce qu'il nous a dit dans le cadre des négociations. Il n'a pas fait cette offre par écrit et nous sommes plus que désireux d'aborder cette question. Nous savons qu'il faut le faire.

Senator Kirby: I only raised it in the context of all of your comments about concern for the travelling public being inconsistent with that clause in your current contract.

Mr. Oakley: It is a fairly short clause, and it was put in a number of years ago. It is a living document like all collective agreements. We can work on it. We will go into negotiations this fall, and we know that is probably number three on the negotiating table from the company. We have expressed our desire to negotiate a position on it.

Senator Fairbairn: I remain puzzled as to how you see Canadian Airlines surviving as a separate entity. You have made it clear that, in your view, one of its major problems is American Airlines, and that Canadian should be pulling away from or severing that relationship. I am having trouble in seeing how seeking protection under either the Bankruptcy and Insolvency Act or the Companies' Creditors Arrangement Act would not finish it right off, particularly when creditors might at that point see no alternative to pulling their aircraft off the tarmac, which would basically be the end of Canadian Airlines.

Do you believe that that clearly market-driven solution would be preferable to trying to retain that airline, in some form, within a larger entity, thus keeping some of its very positive advantages. It would also prevent the cutting loose of 16,000 people, which bankruptcy would surely cause.

Mr. Oakley: We think that Canadian Airlines has the infrastructure, the resources, and the personnel to have a viable operation. To hark back to the subject of Canadian's international operations, the Air Canada offer for those international lines included the employees and the airplanes that went with those international routes. In that case we would no longer be talking about 16,000 employees. We would be talking about a domestic and a transborder carrier.

According to the balance sheet of Air Canada, their internal, "infra-Canada" if you like, and transborder routes are extremely profitable. Therefore, we do not see why the public has to accept the theory of a dominant carrier.

I think the Prime Minister said that the regionals or the charters would grow to fill the gap. We think there is no gap to be filled. The basics of a very viable transborder domestic operation are already in place.

We have not heard Canadian come to the people of Canada and say that there are other options that should be studied. They have said that it is a matter of losing 16,000 jobs or accepting Mr. Schwartz offer or, failing that, relying on Air Canada. Other options must be explored. I hope that one of the reasons we are in this debate is to demonstrate that there are other possibilities out there.

Sénateur Kirby: Si j'ai soulevé cette question, c'est uniquement parce que toutes vos observations au sujet de votre préoccupation pour le public voyageur ne cadrent pas avec cette clause de votre contrat actuel.

M. Oakley: Il s'agit d'un article assez court qui a été ajouté il y a un certain nombre d'années. C'est un document évolutif comme le sont toutes les conventions collectives. Nous pouvons y apporter des améliorations. Nous amorcerons les négociations cet automne et nous savons que l'employeur placera probablement cette question en troisième place dans l'ordre des priorités. Nous avons exprimé notre désir de négocier à cet égard.

Le sénateur Fairbairn: Je n'arrive pas à comprendre pourquoi vous voyez la survie de Lignes aériennes Canadien International en tant qu'entité distincte. Vous avez dit sans équivoque que, selon vous l'un des principaux problèmes avec lesquels est aux prises de la compagnie, c'est American Airlines et que Canadien devrait prendre ses distances ou mettre fin à cette relation. J'ai de la difficulté à voir comment le fait de se mettre sous la protection de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité ou de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies ne mettrait pas immédiatement fin à cette alliance, étant donné surtout que les créanciers pourraient alors ne voir d'autre solution que de retirer leurs appareils de la piste, ce qui signifierait pour ainsi dire la fin le Lignes aériennes Canadien International.

Croyez-vous qu'il faudrait opter pour cette solution de toute évidence axée sur les forces du marché plutôt que d'essayer de conserver cette compagnie aérienne, sous quelque forme que ce soit, à l'intérieur d'une plus grande entité de manière à conserver certains de ses avantages très positifs. Cela empêcherait également de mettre à pied 16 000 personnes, ce qui serait certainement le résultat de la faillite.

M. Oakley: Nous croyons que Lignes aériennes Canadien International dispose de l'infrastructure, des ressources et du personnel qui lui permettront d'être rentable. Pour revenir aux opérations internationales de Canadien, l'offre d'Air Canada pour ces lignes internationales englobait les employés et les avions qui allaient avec ses itinéraires internationaux. Dans ce cas nous ne parlerions plus de 16 000 employés, mais d'un transporteur national et transfrontalier.

Selon le bilan financier d'Air Canada, leurs itinéraires intérieurs et transfrontaliers sont très rentables. Nous ne voyons donc pas pourquoi le grand public doit accepter la théorie d'un transporteur dominant.

Je crois que le premier ministre a dit que les lignes régionales où les transporteurs aériens à services de frètement prendraient de l'expansion pour rétablir l'équilibre. Nous croyons qu'il n'y a pas d'équilibre à rétablir. Tout est déjà en place pour garantir un service national transfrontalier très rentable.

Nous n'avons pas entendu de représentants de Canadien venir dire aux gens de ce pays que d'autres options devraient être étudiées. La compagnie a dit que c'était soit perdre 16 000 emplois soit accepter l'offre de M. Schwartz sinon s'en remettre à Air Canada. Il faut examiner d'autres options. J'ose espérer que si ce débat a cours c'est en partie pour prouver que d'autres possibilités s'offrent à nous.

Senator Fairbairn: You have certainly put one on the table and I thank you for it.

The Chairman: Thank you very much for your presentation, Mr. Oakley.

The committee adjourned.

Le sénateur Fairbairn: Vous en avez à coup sûr mis une sur la table et je vous en remercie.

La présidente: Merci de votre exposé, monsieur Oakley.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

9:30 a.m.

From Air Canada:

Robert A. Milton, President and Chief Executive Officer;
Douglas D. Port, Senior Vice President, Corporate Affairs and
Government Relations;
Duncan Dee, Manager, Government Relations.

From Canada 3000:

Angus J. Kinnear, President.

1:30 p.m.

From the Canada Airport Council:

Neil Raynor, Executive Director;
Paul Benoit, President and Chief Executive Officer, Ottawa
International Airport.

From the Canadian Union of Public Employees:

Judy Darcy, National President;
Denise Hill, President, Airline Division;
Richard Balnis, Senior Research Officer, CUPE National;

Pam Bettie, Executive Assistant.

From Star Alliance:

Rono J. Dutta, President, United Airlines;
Frederic F. Brace, Senior Vice-President — Finance, United
Airlines;
Shelley A. Lungmuir, Senior Vice-President — International,
Regulatory and Governmental Affairs.

From the Air Canada Pilots Association:

John Oakley, Captain, President.

9 h 30

D'Air Canada:

Robert A. Milton, président et chef de la direction;
Douglas D. Port, premier vice-président, Affaires de l'entre-
prise en Relations gouvernementales;
Duncan Dee, chef de service, Relations gouvernementales.

De Canada 3000:

Angus J. Kinnear, président.

13 h 30

Du Conseil des aéroports du Canada:

Neil Raynor, directeur exécutif;
Paul Benoit, président et chef de la direction, Aéroport
International d'Ottawa.

Du Syndicat canadien de la fonction publique:

Judy Darcy, présidente nationale;
Denise Hill, présidente, Division des services aériens;
Richard Balnis, attaché de recherche principal, Section
nationale;
Pam Bettie, adjointe administrative.

De Star Alliance:

Rono J. Dutta, président United Airlines;
Frederic F. Brace, premier vice-président — Finance, United
Airlines;
Shelley A. Longmuir, première vice-présidente — Affaires
internationales, réglementaires et gouvernementales.

De l'Association des pilotes d'Air Canada:

John Oakley, capitaine, président.



Second Session
Thirty-sixth Parliament, 1999

Deuxième session de la
trente-sixième législature, 1999

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, November 16, 1999

Le mardi 16 novembre 1999

Wednesday, November 17, 1999

Le mercredi 17 novembre 1999

Issue No. 7

Fascicule n° 7

Eighth meeting on:

The order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement

Huitième réunion concernant:

Le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle

Future Business

Travaux futurs

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

* Boudreau, P.C. (or Hays)	Kirby LeBreton
Callbeck	* Lynch-Staunton (or Kinsella)
Christensen	Poulin
Fairbairn, P.C.	Roberge
Finestone, P.C.	Spivak
Johnson	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Callbeck substituted for that of the Honourable Senator Christensen (*November 15, 1999*).

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Sibbeston (*November 15, 1999*).

The name of the Honourable Senator Perrault substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn (*November 15, 1999*).

The name of the Honourable Senator Watt substituted for that of the Honourable Senator Adams (*November 15, 1999*).

The name of the Honourable Senator Sibbeston substituted for that of the Honourable Senator Poulin (*November 15, 1999*).

The name of the Honourable Senator Fairbairn substituted for that of the Honourable Senator Perrault (*November 15, 1999*).

The name of the Honourable Senator Andreychuk substituted for that of the Honourable Senator Forrestall (*November 16, 1999*).

The name of the Honourable Senator Poulin substituted for that of the Honourable Senator Sibbeston (*November 16, 1999*).

The name of the Honourable Senator Christensen substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn (*November 16, 1999*).

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Watt (*November 16, 1999*).

The name of the Honourable Senator Fairbairn substituted for that of the Honourable Senator Adams (*November 17, 1999*).

The name of the Honourable Senator Forrestall substituted for that of the Honourable Senator Andreychuk (*November 17, 1999*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

* Boudreau, c.p. (ou Hays)	Kirby LeBreton
Callbeck	* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
Christensen	Poulin
Fairbairn, c.p.	Roberge
Finestone, c.p.	Spivak
Johnson	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Callbeck substitué à celui de l'honorable sénateur Christensen (*le 15 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Adams substitué à celui de l'honorable sénateur Sibbeston (*le 15 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Perrault substitué à celui de l'honorable sénateur Fairbairn (*le 15 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Watt substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 15 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Sibbeston substitué à celui de l'honorable sénateur Poulin (*le 15 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn substitué à celui de l'honorable sénateur Perrault (*le 15 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Andreychuk substitué à celui de l'honorable sénateur Forrestall (*le 16 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Poulin substitué à celui de l'honorable sénateur Sibbeston (*le 16 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Christensen substitué à celui de l'honorable sénateur Fairbairn (*le 16 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Adams substitué à celui de l'honorable sénateur Watt (*le 16 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 17 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Forrestall substitué à celui de l'honorable sénateur Andreychuk (*le 17 novembre 1999*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 16, 1999
(9)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in Room 505, Victoria Building, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Andreychuk, Bacon, Callbeck, Fairbairn, P.C., Finestone, P.C., Kirby, Roberge, Spivak and Watt (9).

Other senator present: The Honourable Senator Christensen (1).

In attendance: Martin Brennan and Keith Miller, special advisors to the committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate

WITNESSES:

From First Air:

Bob Davis, President;

The Honourable Jean Bazin, Member of the Board of Directors;
Sam Silverstone, Legal Counsel with Makivik Corporation.

From WestJet:

Stephen C. Smith, President and Chief Executive Officer.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 14, 1999, the committee proceeded to study the order laid before the Senate on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act. (*See Issue No. 1, Tuesday, October 26, 1999 for full text of the Order of Reference.*)

The witnesses each made a statement and answered questions from the members of the committee.

It was agreed, — That the document presented by First Air be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T1-S1-08-18*.

It was agreed, — That the presentation by WestJet be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900-2.36/T2-S1-08-19*.

At 11:30 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 16 novembre 1999
(9)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Andreychuk, Bacon, Callbeck, Fairbairn, c.p., Finestone, c.p., Kirby, Roberge, Spivak et Watt (9).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Christensen (1).

Également présents: Martin Brennan et Keith Miller, conseillers spéciaux du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

De First Air:

Bob Davis, président;

L'honorable Jean Bazin, membre du conseil d'administration;
Sam Silverstone, conseiller juridique de la Société Makivik.

De WestJet:

Stephen C. Smith, président et chef de la direction.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 14 octobre 1999, le comité procède à l'étude du décret déposé au Sénat le 14 septembre 1999 autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi canadienne sur les transports. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du mardi 26 octobre 1999.*)

Chacun des témoins fait une déclaration et répond aux questions posées par les membres du comité.

Il est convenu, — Que le document présenté par First Air soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T1-S1-08-18*).

Il est convenu, — Que l'exposé présenté par West Jet soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 5900-2.36/T2-S1-08-19*).

À 11 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Wednesday, November 17, 1999
(10)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 5:45 p.m., in Room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Fairbairn, P.C., Finestone, P.C., Forrestall, Poulin, Roberge and Spivak (8).

In attendance: Martin Brennan and Keith Miller, special advisors to the committee.

The committee proceeded to consider future business of the committee.

It is agreed that senators staff be allowed to stay for the meeting.

It is agreed to distribute the draft report only to Senators in attendance and that it be collected at the end of the meeting.

Senator Poulin made a presentation on possibilities for future studies on the field of communications.

Senator Forrestall made a presentation on the work already completed on transportation safety.

At 8:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, le mercredi 17 novembre 1999
(10)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos à 17 h 45, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Fairbairn, c.p., Finestone, c.p. Forrestall, Poulin, Roberge et Spivak (8).

Également présents: Martin Brennan et Keith Miller, conseillers spéciaux du comité.

Le comité procède à l'examen des travaux futurs du comité.

Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à assister à la séance.

Il est convenu de distribuer l'ébauche du rapport uniquement aux sénateurs présents et de le récupérer à la fin de la séance.

Le sénateur Poulin fait un exposé sur les possibilités d'études futures dans le domaine des communications.

Le sénateur Forrestall fait un exposé sur les travaux déjà accomplis sur la sécurité des transports.

À 20 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 16, 1999

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, met this day at 9:30 a.m. to consider the order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Our first witnesses this morning are from First Air. We have with us today Mr. Bob Davis, the Honourable Jean Bazin, and Mr. Sam Silverstone. Welcome, gentlemen.

Please proceed.

[*Translation*]

The Honourable Jean Bazin, Member of the Board of Directors, First Air: Madam Chair, the last time I set foot in this building, I was headed for my office on the sixth floor. I find it quite interesting to be seated here today on the other side of the table. Mr. Aatami, the President of Makivik, was supposed to be traveling with us, but unfortunately he was detained in Kuujuaq on personal business.

My firm, Byers Casgrain, has represented the interests of the Quebec Inuit since the negotiation and signing of the James Bay treaty in the mid 1970s. Therefore, we have been involved from day one in the operations of Makivik and have been with the corporation every step of the way. I have also been a member of the Board of Directors of First Air since the airline's acquisition by Makivik in 1990.

As you will recall, Makivik Corporation was established pursuant to the James Bay and Northern Quebec Agreement. Makivik's membership is made up of all Inuit beneficiaries to the James Bay Agreement, presently numbering approximately 9,000 persons. Inuit beneficiaries live in 14 Nunavik municipalities and are fully subject to all forms of income and sales tax. Makivik is responsible for administering and investing the compensation funds received for the Inuit pursuant to the James Bay Agreement.

Since its inception, Makivik has had a special interest in the aviation industry. In 1975, Makivik established Air Inuit to provide air service to the communities of the Ungava Coast of Nunavik. Since then, the company has expanded and now provides service to, from and between Nunavik using twin-otters, 748s and a Dash-8.

Air Inuit generates approximately \$35 million in annual sales and, more importantly, employs approximately 300 people, one-third of whom are Inuit beneficiaries to the James Bay Agreement.

In 1990, Makivik acquired First Air. In acquiring First Air, Makivik believed it was spearheading an attempt on behalf of the Inuit of Canada to gain control over a crucial element of northern

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 16 novembre 1999

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, en conformité avec le paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada, en vue d'examiner le décret autorisant certains grands transporteurs aériens et certaines personnes à négocier et à conclure des ententes conditionnelles.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Nos premiers témoins, ce matin, sont des représentants de First Air. Nous accueillons donc M. Bob Davis, l'honorable Jean Bazin et M. Sam Silverstone. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue.

Vous avez la parole.

[*Français*]

L'honorable Jean Bazin, membre du conseil d'administration, First Air: Madame la présidente, la dernière fois que j'étais dans cet immeuble, c'était pour me rendre à mon bureau au sixième étage. C'est intéressant de me retrouver aujourd'hui de l'autre côté de la table. M. Aatami, le président de la société Makivik, qui devait nous accompagner, est malheureusement retenu à Kuujuaq pour des raisons personnelles.

Mon cabinet, Byers Casgrain, représente les intérêts des Inuits du Québec depuis les négociations et la signature du traité de la Baie de James dans le milieu des années 1970. Nous avons donc été présents depuis le début des activités de la société Makivik et l'avons accompagnée dans son évolution. Je suis également un administrateur de First Air depuis son acquisition par Makivik en 1990.

Rappelons que la société Makivik a été créée par suite de la Convention de la Baie de James et du Nord Québécois. En sont membres tous les bénéficiaires Inuits de la Convention de la Baie de James, soit quelque 9 000 personnes en ce moment. Ces bénéficiaires Inuits vivent dans 14 municipalités du Nunavik et sont pleinement assujettis à toutes les formes d'impôts sur le revenu et taxes de vente. La société Makivik est chargée d'administrer et d'investir l'indemnité versée aux Inuits, conformément aux dispositions de la Convention de la Baie de James.

Depuis sa création, Makivik s'est particulièrement intéressée à l'industrie du transport aérien. En 1975, Makivik a créé Air Inuit afin de servir les collectivités de la côte de l'Ungava au Nunavik. Depuis lors, Air Inuit s'est développée et offre un service partout sur le territoire du Nunavik, en utilisant des Twin Otters 748 et un Dash-8.

Air Inuit génère approximativement 35 millions de dollars en recettes annuelles, mais ce qui compte davantage, c'est qu'elle emploie quelque 300 personnes dont le tiers sont des bénéficiaires Inuits de la Convention.

En 1990, Makivik a fait l'acquisition de First Air. Ce faisant, Makivik ouvrait la voie aux Inuits du Canada en vue de contrôler un élément crucial du transport nordique. En 1995, First Air

transportation. In 1995, First Air acquired Ptarmigan Airways based in Yellowknife, and in 1997 acquired NWT Air from Air Canada.

In 1998, strengthening an already established relationship with Air Canada, First Air entered into a commercial agreement with the national carrier in order to provide our northern customers with a fully integrated and seamless service with the south. Makivik has invested over \$50 million in First Air which employs almost 1,100 people, 450 of whom are employed in the North.

As you can see from the map which has been provided to you, the company covers an enormous territory and it is why it is considered the third largest scheduled carrier in Canada. While the territory may be enormous, there are probably no more than 75,000 people living within its boundaries. The investment made by Makivik in First Air, as with its investment in Air Inuit, demonstrates that Makivik is prepared to put its money where Inuit live and work.

Mr. Bob Davis, the President of First Air, will now explain to you how concerned Makivik, the sole shareholder in First Air, is about the impact that the present restructuring of the airline industry in Canada could have on First Air. After, you will hear from Sam Silverstone, who will discuss the federal government's fiduciary responsibility.

[English]

Mr. Bob Davis, President, First Air: We are here this morning in response to the federal government's decision to facilitate the federal government's restructuring of our industry, a decision that appears to have been based largely on the weak financial position of Canadian Airlines. In early October, our company forwarded a brief to Ministers Collenette and Nault, outlining key issues related to an airline industry restructuring. While the issue of restructuring continues to evolve and create more uncertainty, First Air and Makivik's fundamental concerns with the federal government's quest to restructure our industry in Canada and, more specifically, its impact on the North, remain.

First Air is Canada's largest northern scheduled air carrier and the foremost remote region operator. While First Air is the North's leading airline, we face significant competition from a plethora of small operators on turbo prop routes and major competition from Canadian North on jet routes. As you are well aware, the airline industry in Canada is currently based on a two airline model: Air Canada and Canadian Airlines. Both First Air and our major competitor maintain commercial alliances with those two respective national carriers.

How did we arrive at this point? After deregulation in 1986, the airline industry in Canada evolved into two competing camps, both of whom extended their services into every region of the country. This evolution was a direct result of the federal government policy to deregulate the airline industry. First Air had to deal with this as a fact of life. The North was not insulated or protected from the national scene. Canadian Airlines integrated into the North under the Canadian North brand name as a major new player. As a northern regional airline, First Air was forced to

acquérir à son tour Ptarmigan Airways à Yellowknife et en 1997 elle achetait NWT Air d'Air Canada.

En 1998, pour renforcer un partenariat déjà bien établi avec Air Canada, First Air a conclu un accord commercial visant la fourniture d'un service de transport aérien pleinement intégré et concurrentiel dans le Nord. Makivik a investi plus de 50 millions de dollars dans First Air, qui emploie près de 1 100 personnes dont 450 dans le Nord.

Comme vous pouvez le constater sur la carte, First Air couvre un immense territoire, et c'est pourquoi on le considère comme le troisième des grands transporteurs canadiens. Mais si immense soit-il, le territoire en question n'abrite probablement pas plus de 75 000 personnes. Comme dans le cas d'Air Inuit, la somme investie dans First Air démontre que Makivik n'hésite pas à investir dans la région où les Inuits vivent et travaillent.

Monsieur Bob Davis, le président de First Air, vous expliquera combien Makivik, le seul actionnaire de First Air, est préoccupé par l'impact que pourrait avoir sur First Air la restructuration du transport aérien au Canada. Il sera suivi de maître Sam Silverstone, qui traitera de la responsabilité de fiduciaire du gouvernement fédéral.

[Traduction]

M. Bob Davis, président, First Air: Nous sommes ici ce matin pour vous faire part de notre réaction à la décision du gouvernement fédéral de restructurer le transport aérien au Canada, une décision qui repose en grande partie sur la position financière précaire de Canadian International. Au début d'octobre, notre société a fait parvenir aux ministres Collenette et Nault un mémoire qui résume les grandes questions liées à la restructuration du transport aérien. Alors que le débat évolue, continuant de nourrir les inquiétudes, First Air et la Société Makivik demeurent préoccupées par cette restructuration du transport aérien que le gouvernement fédéral cherche à accomplir et, plus particulièrement, par son impact sur le Nord.

First Air est le plus grand transporteur du nord et des régions éloignées du Canada. Cela dit, nous devons faire face à la concurrence de toute une pléthore de petits transporteurs sur les trajets pour avions à turbopropulsion et à celle, plus soutenue, de Canadian North sur les trajets pour avions à réaction. Comme vous le savez bien, l'industrie du transport aérien au Canada repose en fait sur deux grands transporteurs: Air Canada et Canadian International. First Air et son principal concurrent ont tous deux conclu des accords commerciaux, respectivement avec l'un et l'autre de ces deux grands transporteurs nationaux.

Comment en sommes-nous arrivés là? Après la déréglementation de 1986, un clivage s'est produit dans le transport aérien au Canada (Canadian International, d'une part, et Air Canada, d'autre part), et les deux offraient leurs services dans toutes les régions du pays. Cette évolution procédait directement de la politique gouvernementale visant à déréglementer le transport aérien. First Air a dû composer avec cette réalité. Le Nord n'était ni isolé, ni protégé contre ce qui se passait ailleurs au pays. Canadian International a pénétré le marché nordique sous la

align itself with one of the two national airline groups. The decision to align was non-discretionary, it was either align or perish.

As Canadian was our competitor, it was only natural that we align ourselves with Air Canada. Although non-discretionary at the time, this decision has surpassed our expectations and our initial marketing alliance with Air Canada has developed into a full commercial alliance with strong mutual benefits.

With the Onex proposal, First Air faced the prospect of our partner airline, Air Canada, and its primary competitor, Canadian Airlines, becoming one carrier. Although Onex was legally forced to withdraw, the dominant airline scenario continues to seem likely as Air Canada follows through on its plan to acquire Canadian Airlines — a strategy that was devised in a hostile takeover environment.

Under this scenario, it is difficult for us to foresee a structure where the dominant airline would want to compete with itself through its two northern alliance partners. First Air's commercial alliance with Air Canada remains an essential tool in a competitive environment. The dominant airline scenario raises a great deal of uncertainty regarding the future of this tool for our company.

As you can see from our route map in the kits that were distributed, First Air provides year-round scheduled air transportation to 26 communities in the North. With no alternate form of transport, all these communities are dependent on air service as there is no road or rail, and there is a very limited marine sealift season. Air service is a necessity in the North, not a mere convenience. To many of these communities, First Air continues to be the only airline willing to provide scheduled services.

First Air is proud of its accomplishments and is an integral part of the northern economy. On annual revenues of approximately \$170 million, we have direct expenditures of \$38 million in the North. It is a region of high unemployment. Yet, out of First Air's 1100-strong workforce, we have 450 people living and working in the North. We believe we are the North's largest private employer.

The movement of cargo, the bulk of which is food is, a critical element of air transportation in the North. There is, however, very little market demand for southbound cargo. It should be noted that, to deal with the unidirectional nature of travel of cargo to the North, it is crucial that our company, or any northern carrier for that matter, have a proper mix of passenger, cargo and charter work in order to survive. We are very susceptible to segmented competition. That is, competitors supplying part but not full service as we do.

Many and various comments have been made regarding the airline industry in a dominant airline scenario. We have yet to hear any references that specifically address the concerns of the North where air transportation is an essential service.

bannière de Canadian North et y est devenu un acteur important. Transporteur régional nordique, First Air a dû s'aligner avec l'un des deux grands groupes nationaux. Cela n'avait rien de discrétionnaire: il fallait s'aligner ou périr.

Comme Canadien International était notre concurrent, quoi de plus naturel pour nous que de nous aligner sur Air Canada? Bien que prise en l'absence de tout autre choix, la décision a donné des résultats dépassant nos attentes, et notre accord initial avec Air Canada a pris la dimension d'une pleine alliance commerciale comportant d'importants avantages pour les deux parties.

La proposition d'Onex a obligé First Air à faire face à la possibilité que son partenaire, Air Canada, et son principal concurrent, Canadien International, fusionnent en une seule entité. Bien qu'Onex ait été forcé de retirer sa proposition, le scénario d'un seul transporteur dominant semble près de se réaliser, puisque Air Canada maintient son plan d'acquérir Canadien International, une stratégie mise au point dans le contexte d'une OPA hostile.

Dans un tel scénario, il est difficile de prévoir une structure suivant laquelle un transporteur dominant voudrait se faire la concurrence à lui-même par le biais de ses partenaires nordiques. L'alliance commerciale de First Air avec Air Canada demeure un outil essentiel dans un marché de concurrence. Le scénario du transporteur dominant en compromet largement l'avenir.

Vous pouvez constater sur la carte que First Air offre un horaire de vols réguliers à 26 collectivités nordiques. Sans autre moyen de transport à leur disposition, toutes ces collectivités dépendent du service aérien; il n'y a ni route, ni voie ferrée, et le service maritime est limité à la courte saison d'été. Dans le Nord, le transport aérien est, non pas une simple commodité, mais bien une nécessité. First Air est le seul transporteur prêt à offrir un service régulier dans nombre de ces collectivités.

First Air fait partie intégrante de l'économie nordique et elle est fière de ses accomplissements. Sur des recettes annuelles de 170 millions de dollars, nous injectons 38 millions de dollars directement dans l'économie nordique. Dans cette région où le taux de chômage est élevé, First Air emploie 450 personnes qui vivent et travaillent dans le Nord, sur un total de 1 100 employés. Nous sommes le plus important employeur privé du Nord.

Le transport du fret, composé en grande partie d'aliments, constitue un élément critique du transport aérien dans le Nord. Toutefois, la demande de fret est très faible en direction du Sud. Il importe de noter que, parce qu'elle transporte le fret uniquement en direction du Nord, notre entreprise ne peut survivre que si elle a un mélange bien proportionné de passagers, de fret et de nolisement. Nous sommes très vulnérables à la concurrence segmentée, c'est-à-dire à la concurrence qui fournit des services fragmentés plutôt que toute la panoplie des services aériens, comme nous le faisons.

De nombreux et divers commentaires ont été faits sur le transport aérien dans l'hypothèse d'un seul transporteur dominant. Mais personne n'a manifesté la moindre inquiétude au sujet du Nord, où le transport aérien constitue pourtant un service essentiel.

The industry restructuring proposal put forward to date deals solely with the two national carriers and the affiliates that they own. Can the federal government do something? We believe it can. Canada could encourage Air Canada to respect the commercial agreement that it has in place with First Air for its full 15-year term, including respect for the restrictions not to compete directly or indirectly over our northern routes. Moreover, Air Canada could be encouraged to review and modify the First Air commercial agreement in light of the fact that it will likely become the dominant Canadian airline.

Canada must ensure that a level and viable competitive playing field is established for both First Air on all our products, namely, cargo, passenger and charter. Canada must provide clear and concrete new opportunities for First Air to remain viable. The restructuring process was initiated to provide opportunity to Canadian Airlines. We do not believe that the jobs, economic contribution or essential services of First Air should be put at risk as a result of this same process.

We believe that, given the essential nature of air transportation in the North, the federal government must give the North and the role played by First Air special consideration in any restructuring. It is interesting to note that the federal government's policy framework for airline restructuring lists as a major advantage for Canada "capacity adjustments on routes".

The government's suggestion that a reduction in supply would be certainly welcome by any competitive market raises an interesting question for the North. If the federal government has concluded that the southern market in Canada cannot support two major airlines, with a population of some 30 million people, how can it believe the North, covering two-thirds of this country with a population of 75,000 people can do the same?

I now turn the floor to Mr. Sam Silverstone who will provide you with additional and important arguments as to why the federal government should protect the interests of First Air, its employees, and its sole shareholder, Makivik Corporation.

Mr. Sam Silverstone, Legal Counsel with Makivik Corporation: Honourable senators, First Air was bought with federal treaty moneys as a result of federal comprehensive aboriginal claims policy and has expanded the company in response to and in reliance upon specific federal transportation policies, as already pointed out by my colleague.

In the James Bay treaty, Makivik was compelled by Canada to use the moneys and lands received from that treaty in ways carefully specified by Canada, the fiduciary. Makivik has followed all these rules to the letter. In particular, it is important to note that Makivik was empowered in the James Bay treaty to invest in any corporations carrying on business intended to directly relate to the economic or other interests of Inuit.

La proposition visant à restructurer le transport aérien n'a traité jusqu'à maintenant que des deux transporteurs nationaux et de leurs filiales. Le gouvernement fédéral peut-il intervenir? Nous croyons qu'il peut le faire. Le Canada pourrait encourager Air Canada à respecter l'accord commercial conclu avec First Air pour toute sa durée (de 15 ans), y compris les restrictions interdisant la concurrence directe ou indirecte sur les routes nordiques. En outre, il pourrait encourager Air Canada à examiner et à modifier l'accord commercial conclu avec First Air, compte tenu du fait que Air Canada sera désormais le principal transporteur aérien du Canada.

Il faut que le Canada fasse en sorte que, pour First Air, la concurrence se joue sur un terrain égal et viable, tant pour le nolisement que pour les services de fret et de passagers. Il faut que le Canada offre de nouveaux débouchés clairs et concrets à First Air, pour assurer sa viabilité. Le processus de restructuration a été amorcé pour fournir une telle occasion à Canadien International. Les emplois, l'apport économique et les services essentiels assurés par First Air ne sauraient être compromis en raison du même processus.

Nous croyons que, vu le caractère essentiel du transport aérien dans le Nord canadien, il faut que le gouvernement fédéral porte une attention particulière au Nord et au rôle joué par First Air dans toute restructuration du transport aérien. Il est intéressant de noter que la politique gouvernementale visant la restructuration du transport aérien mentionne comme principal avantage pour le Canada «la capacité de faire des ajustements sur les trajets».

La suggestion du gouvernement selon laquelle une réduction de l'offre serait survenue sur tout marché concurrentiel soulève une question intéressante pour le Nord: si le gouvernement fédéral a conclu que le marché du sud du pays ne peut soutenir deux transporteurs avec une population de quelque 30 millions, comment croit-il que le Nord puisse le faire avec une population de 75 000 personnes, réparties sur un territoire couvrant les deux tiers du pays?

Je cède maintenant la parole à Sam Silverstone, qui vous présentera d'autres arguments convaincants qui expliquent pourquoi le gouvernement fédéral doit protéger les intérêts de First Air, de ses employés et de son seul actionnaire, la Société Makivik.

M. Sam Silverstone, conseiller juridique de la Société Makivik: Honorables sénateurs, l'acquisition de First Air a été rendue possible grâce à l'indemnité provenant d'un traité conclu avec le gouvernement fédéral par suite de la mise en oeuvre de la politique fédérale visant le règlement des revendications globales autochtones; en outre, l'entremise a pris de l'expansion en raison des politiques précises adoptées par le fédéral au chapitre du transport aérien, ce dont mon collègue a déjà fait état.

Dans le traité de la Baie James, le Canada oblige la Société Makivik à utiliser l'indemnité et les terres qui y sont prévues selon les indications précises fixées par le Canada, le fiduciaire, règles que Makivik a suivies rigoureusement. Notons en particulier que le Traité de la Baie James conférait à Makivik le pouvoir d'investir dans toute société dont les activités servaient directement les intérêts économiques ou autres des Inuits.

As one of its main purposes, federal claims policy has always been to provide aboriginal people with the tools to promote their own economic development. Makivik's decision to invest in First Air, and Makivik's decision to expand its investment in First Air, was based directly upon federal policies with respect to competition, foreign investment controls, deregulation of the airline industry and the Crown's overall fiduciary obligations to Nunavik Inuit.

Canada is now contemplating changing the rules without any consideration of Canada's fiduciary obligations to Nunavik Inuit. Canada cannot change transport and competition policies arbitrarily if, in so doing, it violates Canada's fiduciary and treaty obligations to Nunavik Inuit.

The Crown has a fiduciary relationship with Nunavik Inuit by virtue of the historic relationship between the Crown and aboriginal peoples as reflected in section 91.24 of the British North America Act and section 35 of the Constitution Act, 1982. This fiduciary relationship has been confirmed and has evolved through the jurisprudence of the Supreme Court of Canada and has now come to mean that the Crown has a duty to act in an equitable manner towards aboriginal peoples, to generally look out for their interests and to protect them and their rights from unlawful and unfair interference. Furthermore, the Crown must place the rights and interests of aboriginal peoples first rather than second or third in any federal decision making. The Supreme Court has also said that the fiduciary duty means that governments must take into account aboriginal concerns when developing or implementing policies. Not to do so may, in itself, constitute a breach of their fiduciary duties.

In addition to the fiduciary responsibility, Canada has a special responsibility to Nunavik Inuit under the James Bay treaty and the federal implementing legislation of that treaty. For example, section 8 of the implementing legislation of the James Bay treaty states that, where there is any inconsistency or conflict between the treaty and the provisions of any other law applying to the Nunavik Inuit, the treaty prevails to the extent of the inconsistency or conflict.

Let there be no mistake: Makivik Corporation, in investing in businesses like First Air, fully accepts the risks inherent in such investments and is fully prepared to live with the vagaries of the marketplace, but Makivik Corporation cannot and will not accept financial losses brought about by federal changing of the rules in mid-stream or by the federal government favouring one sector of the airline industry directly or indirectly over another, all without any consideration of its overall fiduciary and treaty obligations to Nunavik Inuit. Because of the Crown's fiduciary and treaty obligations to Nunavik Inuit, Canada, in restructuring the airline industry, has a duty to act in a manner consistent with these special obligations and not in breach thereof. These Crown duties predate any airline restructuring and, in the case of the fiduciary duty itself, they predate the invention of the airplane itself.

La politique fédérale de règlement des revendications a toujours eu pour principal objet, entre autres, de fournir aux Autochtones les outils nécessaires pour promouvoir leur propre développement économique. La décision de Makivik d'investir dans First Air, puis de lui donner de l'expansion, reposait directement sur la politique fédérale visant la concurrence, le contrôle des investissements étrangers, la déréglementation du transport aérien et les obligations fiduciaires de la Couronne à l'égard des Inuits du Nunavik.

Le Canada envisage de changer les règles sans égard à ses obligations fiduciaire à l'égard des Inuits du Nunavik. Le Canada ne peut modifier arbitrairement les politiques visant le transport et la concurrence si pareille modification contrevient à son obligation fiduciaire ou à ses obligations contractées par convention.

La Couronne entretient une relation de fiduciaire avec les Inuits du Nunavik en raison de sa relation historique avec les peuples autochtones, telle que la reflète l'article 91.24 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique et l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982. Ce rapport de fiduciaire est confirmé dans la jurisprudence de la Cour suprême du Canada et en est venu à signifier que la Couronne a le devoir d'agir de manière équitable envers les peuples autochtones, de veiller généralement à leurs intérêts, de les protéger, eux et leurs droits, et de faire passer les peuples autochtones et leurs droits en premier lieu dans toute décision fédérale, plutôt qu'en deuxième ou en troisième place. La Cour suprême a aussi statué que le devoir de fiduciaire signifie que le gouvernement doit tenir compte des préoccupations autochtones lorsqu'il élabore et met en oeuvre des politiques et que de faillir à cette tâche peut en fait constituer un manquement à son devoir de fiduciaire.

Outre son devoir de fiduciaire, le Canada a une responsabilité toute spéciale envers les Inuits du Nunavik en vertu du traité de la Baie James et de la loi fédérale de mise en oeuvre du traité. Ainsi, l'article 8 de la loi habilitante précise que, là où il y a incompatibilité et conflit entre les dispositions du traité et celles de toute autre loi d'application générale, le traité prévaut dans la mesure de l'incompatibilité ou du conflit.

Qu'on ne s'y trompe pas! La Société Makivik n'a pas investi dans une entreprise comme First Air sans pleinement accepter les risques inhérents à un tel placement. Elle est tout à fait disposée à composer avec les aléas du marché. Cependant, Makivik ne peut accepter des pertes financières causées par un changement de règles en cours de route ou parce que le gouvernement central favorise par des moyens directs ou indirects un secteur du transport aérien plutôt qu'un autre, le tout sans la moindre considération pour ses obligations découlant de traités et son devoir de fiduciaire à l'égard des Inuits du Nunavik. Une obligation fiduciaire de la Couronne envers les Inuits du Nunavik fait en sorte que le Canada, en restructurant le transport aérien, a le devoir d'agir d'une manière conforme à ces obligations, de ne pas y manquer. Ces obligations de la Couronne sont beaucoup plus anciennes que toute restructuration du transport aérien et le devoir de fiduciaire comme tel existait bien avant l'invention de l'avion.

Nunavik Inuit are not ordinary investors. Nunavik Inuit are people to whom Canada owes special obligations because of their historic relationship with you, because of the Constitution of Canada, and because of the James Bay treaty which you signed with them. Canada's obligations are not only part of federal law now, but they are entrenched in the Canadian Constitution itself. As such, they take precedence over any other federal policy or law, including those related to airline restructuring. These obligations are pre-existing, and they mean that Canada is not as free as it may wish to be in restructuring the airline industry, if it chooses to do so, without taking into account Nunavik Inuit. Thank you.

The Chairman: Thank you. If you have plans for future expansion, would they change as a result of restructuring of the airline industry in Canada?

Mr. Davis: It is very difficult to answer that question at this point because we are obviously not a dominant player in whatever outcome results from a restructuring. It is difficult to foresee what the outcome will be and how that may affect our business. We do have concerns as to what the future holds for us, what our relationship is with our key alliance partner, and how that will affect the long-term viability of our business. I cannot answer your question directly at this point. We are not the dominant player, so we must wait to see how this process evolves.

The Chairman: Do you have plans for future expansion?

Mr. Davis: Our current business plans do indicate some expansion in the carriage of freight areas, yes.

The Chairman: They would not be affected by any airline restructuring.

Mr. Davis: We believe anything is possible. As I tried to highlight in our presentation, cargo transportation to the North is an extremely important element of our business. All of our aircraft are combination aircraft, half passengers and half cargo, because the passenger traffic is insufficient to dictate the use of passenger-only aircraft. Our core business is our scheduled service to the North. In all of the discussions about the controls put forward by the government as they relate to service to small communities, there is nothing that protects cargo. It would be very simple and easy for a dominant player to simply divert cargo off our aircraft, and that would hurt our business overall. It would affect the viability of our company.

It is a very complex puzzle for a small company such as ours at this point.

Senator Roberge: Thank you for attending this morning. We have taken note of the fiduciary duties to which you referred.

My question pertains to your agreement with Air Canada. In that 15-year agreement, what are the terms of cancellation, if any?

Les Inuits du Nunavik ne sont pas des investisseurs ordinaires. Ils sont un peuple envers lequel le Canada a des obligations spéciales à cause de rapports historiques, de la Constitution du Canada et du traité de la Baie James que le gouvernement fédéral a conclu avec eux. Les obligations du Canada à leur égard ne relèvent pas simplement de la loi fédérale, mais bien de la Constitution du Canada et priment sur toute autre loi ou politique, y compris la restructuration du transport aérien. Ces obligations existaient avant et elles signifient que le Canada n'est pas aussi libre qu'il le souhaiterait peut-être de restructurer l'industrie du transport aérien, s'il décide de le faire, sans tenir compte des Inuits du Nunavik. Voilà qui met fin à mon exposé.

La présidente: Je vous remercie. Si vous avez des projets d'expansion future, la restructuration du transport aérien au Canada les changerait-elle?

M. Davis: Il est très difficile de vous répondre à ce stade-ci parce que, manifestement, nous ne sommes pas un joueur dominant, quels que soient les résultats de la restructuration. Il est difficile de prévoir quel effet elle aura et comment elle influera peut-être sur notre entreprise. Nous sommes préoccupés par l'avenir, par notre relation avec notre principal partenaire et par son influence sur la viabilité à long terme de notre entreprise. Je ne puis vous répondre directement à ce stade-ci. Nous ne dominons pas l'industrie, de sorte qu'il faut attendre de voir l'évolution du processus.

La présidente: Avez-vous des projets d'expansion future?

M. Davis: Les plans d'entreprise actuels font état de certains projets d'expansion dans le domaine du transport du cargo, effectivement.

La présidente: Ils ne seraient pas touchés par la restructuration.

M. Davis: Tout est possible. Comme j'ai essayé de le souligner dans notre exposé, le transport du cargo dans le Nord est un élément extrêmement important de notre activité. Tous nos appareils sont des avions mixtes pouvant transporter à la fois des passagers et du cargo, parce que nous n'avons pas suffisamment de passagers pour y consacrer un avion entier. Notre principale activité est le service de vols réguliers dans le Nord. Au cours de toutes les discussions concernant les contrôles proposés par le gouvernement en ce qui concerne le service aux petites collectivités, rien ne protège le cargo. Il serait très simple et très facile pour un membre dominant de l'industrie de simplement nous enlever du cargo, ce qui nuirait à notre activité. Cela affecterait la viabilité de l'entreprise.

À ce stade-ci, la restructuration représente un casse-tête très complexe pour une petite entreprise comme la nôtre.

Le sénateur Roberge: Je vous remercie beaucoup d'être venu ce matin. Nous avons tous pris note des obligations fiduciaires dont vous avez parlé.

Ma question concerne l'entente passée avec Air Canada. Que prévoit cette entente de 15 ans en cas de résiliation, si elle comporte une pareille disposition?

Mr. Davis: Currently, the agreement has a maximum term of 15 years. It is renewable every five years. The first five-year tranche is due for renewal in two years or so. Various triggers can continue or end that relationship.

Senator Roberge: Do you have any reason to believe that Air Canada may wish, if it becomes a dominant carrier, to cancel your agreement?

Mr. Davis: We obviously do not know, given the light of this restructuring process. However, to date, we believe that there would be no reason for Air Canada to end that relationship. I believe Mr. Milton, in his presentation to you, mentioned that we were allied with them and that we were doing a good job, so there is nothing that indicates to me that that relationship would change.

I do believe that this dominant airline scenario, though, does open a new arena for alliances. Obviously it could be very detrimental to other carriers who do not have such a business relationship. Does everyone get it? Does everyone not get it? To us, there is a bit of uncertainty over the future of domestic alliances.

Senator Roberge: Has there been any discussion with Air Canada since this whole situation started?

Mr. Davis: We have kept up to date with them, but I think they are a bit like us as well in that we recognize that it is an evolving process. We have had, more or less, just an exchange of information to try to determine where things are going.

[Translation]

Senator Roberge: Mr. Bazin, what are your views on the possibility of air fares rising to excessive levels? Should the government step in once again to regulate the industry to prevent such a thing from possibly happening?

Mr. Bazin: That is a rather difficult question to answer, because it comes down to a matter of principle. Market forces should prevail. However, from a practical standpoint, there may be circumstances where communities and consumers need a certain regulatory framework to prevent exorbitant air fares. In the North, competition is the best equalizer. As the Chair mentioned, the North is home to many small businesses. There is a healthy measure of competition among local communities and this acts as a natural regulator. Furthermore, the movement of cargo is vital to an airline like First Air. In most instances, firm price contracts are negotiated for the movement of cargo, making regulations more or less relevant.

[English]

Senator Roberge: Mr. Davis, what is your opinion on Air Canada's plan to create a third, low-cost airline in the eastern part of Canada now, and perhaps eventually up North?

M. Davis: Actuellement, l'entente est d'une durée maximale de 15 ans. Elle est renouvelable aux cinq ans. Ainsi, il faudra la renouveler pour la première fois dans deux ans à peu près. Divers facteurs peuvent amorcer le maintien ou la cessation de ces rapports.

Le sénateur Roberge: Avez-vous lieu de croire qu'Air Canada souhaitera peut-être résilier l'entente, si elle occupe une position dominante sur le marché?

M. Davis: De toute évidence, nous l'ignorons, étant donné la restructuration en cours. Cependant, rien jusqu'ici ne semble justifier un pareil scénario. M. Milton a mentionné dans son exposé, je crois, que nous étions alliés à cette compagnie et que nous faisons du bon travail. Rien, par conséquent, ne laisse présager d'un changement dans ces rapports.

Je crois cependant que ce scénario de transporteur dominant ouvre la porte à toutes sortes de nouvelles alliances. Manifestement, elles pourraient avoir de très graves conséquences sur les autres transporteurs qui n'ont pas de telles relations d'affaires. Faut-il que tous concluent une alliance? Ou aucun? À nos yeux, l'avenir des alliances nationales donne lieu à certaines incertitudes.

Le sénateur Roberge: Avez-vous eu des discussions avec Air Canada depuis le début de toute cette situation?

M. Davis: Nous vérifions constamment l'évolution de la situation avec eux, mais comme nous, ils reconnaissent qu'il s'agit là d'un processus en pleine évolution. En somme, ce que nous avons eu, c'est plutôt un échange d'informations pour essayer de suivre l'évolution de la situation.

[Français]

Le sénateur Roberge: Monsieur Bazin, quel est votre avis sur la possibilité d'une surévaluation des prix? Est-ce que le gouvernement devrait revenir à une réglementation pour pouvoir prévenir cet excès possible?

M. Bazin: C'est une question assez difficile car il y a la question de principe sur laquelle on peut facilement répondre. La loi du marché devrait être ce qui prévaut. Par ailleurs, sur le plan pratique, il peut y avoir des circonstances où les communautés, les consommateurs ont besoin d'un certain encadrement pour éviter justement que les prix soient excessifs. On constate dans le nord que la concurrence est le meilleur régulateur. Comme le mentionnait la présidente, il y a beaucoup de petites entreprises. La concurrence locale existe entre les communautés, forçant le contrôle des choses. Deuxièmement, toute la question du cargo entre en ligne de compte et elle est vitale pour une ligne aérienne comme First Air. Cette question, à la base, relève de contrats à prix fixe, négociés dans la majorité des cas. Ainsi la réglementation devient plus ou moins pertinente.

[Traduction]

Le sénateur Roberge: Monsieur Davis, que pensez-vous du projet actuel d'Air Canada visant à établir une troisième compagnie aérienne à faible coût dans l'est du Canada et, peut-être, dans le Nord en bout de ligne?

Mr. Davis: Currently, we are insisting that our relationship remain as it is, which would not allow Air Canada to fly over our market. That is the presumption we are currently maintaining. We do not believe that the dominant airline will directly enter the higher norther Arctic. We suspect some of our more high-volume routes may be subject to cargo diversion or passenger diversion.

Are you referring to the low-cost airline out of Hamilton?

Senator Roberge: Yes.

Mr. Davis: That is certainly not our market, so we do not believe it would have an effect on our company. We do not see the low-fare, low-cost airline as an area of growth for us. Currently, we are a full-service airline offering all that goes along with that — frequent flyer programs and joint fares, schedule coordination and that sort of thing. That is the type of product we would like to continue to offer to our northern customers. I do not believe that the low-cost airline out of Hamilton should have any effect on us.

Senator Callbeck: Do you have an agreement with Air Canada respecting “throughfares” for your passengers?

Mr. Davis: Yes. That is a major part of the mutual benefits that we do share, and we do have many. Quite a large contingent of people from the East Coast work in the North, so we have many joint fares to the East Coast as well as, in the western Arctic, many joint fares into Vancouver and the prairie provinces.

Senator Callbeck: If Air Canada’s proposal goes ahead and we see one dominant airline or three separate airlines under one umbrella, what changes would you like to see the government make regarding the regulatory framework?

Mr. Davis: Again, that is a very difficult question to answer because it is difficult to see where this process will end. Certain things are unusual, shall we say. Air Canada wants to acquire Canadian and operate it as a separate brand. Then I would ask the government, “What can you do to help us?” We would like to acquire our competitor and operate them as a separate brand. Is there something that the government can do for us to facilitate that?

We are in very unusual circumstances. We are not the dominant player that is driving the process. We must wait and see how it ends.

Senator Callbeck: You are no doubt familiar with the recommendations of the Competition Bureau. Do you have any comments on any of those recommendations?

M. Davis: Actuellement, nous insistons pour que nos relations avec Air Canada ne changent pas, ce qui ne permettrait pas à Air Canada de piétiner dans nos plates-bandes. C’est l’hypothèse que nous favorisons actuellement. Nous ne croyons pas que le transporteur dominant ira assurer directement des liaisons dans l’extrême nord de l’Arctique. Nous soupçonnons qu’on essaiera peut-être cependant de nous subtiliser une part de notre marché de transport du cargo ou de passagers sur les routes à plus fort volume.

Faites-vous allusion à cette compagnie aérienne à faible coût de Hamilton?

Le sénateur Roberge: Oui.

M. Davis: Ce n’est certes pas là notre marché. Par conséquent, nous ne croyons pas que cela aurait un impact sur notre entreprise. Nous ne voyons pas le transport aérien à faible coût et à faible tarif comme un domaine de croissance pour nous. Actuellement, nous sommes un transporteur aérien offrant la gamme complète de services avec tout ce que cela comporte — des programmes pour grands voyageurs et des tarifs communs, la coordination des horaires et ainsi de suite. C’est le genre de produits que nous aimerions continuer d’offrir à nos clients du Nord. Je ne crois pas que le transporteur aérien à faible coût de Hamilton ait un impact sur nous.

Le sénateur Callbeck: Avez-vous passé une entente avec Air Canada concernant des tarifs communs pour vos passagers?

M. Davis: Oui. C’est là un élément important des avantages réciproques que nous partageons, et ils sont nombreux. Beaucoup de personnes de la côte Est travaillent dans le Nord. Nous offrons donc de nombreux tarifs communs à destination de la côte Est ainsi que, à partir de la partie ouest de l’Arctique, jusqu’à Vancouver et dans les provinces des Prairies.

Le sénateur Callbeck: Si la proposition d’Air Canada reçoit le feu vert et que nous nous retrouvons avec un transporteur dominant ou trois transporteurs distincts regroupés, quels changements aimeriez-vous que le gouvernement apporte au cadre de réglementation?

M. Davis: À nouveau, il est très difficile de répondre à pareille question puisqu’on ignore quelle sera la situation à la fin du processus. Certains éléments sont inhabituels, pourrions-nous dire. Air Canada souhaite acquérir Canadien et l’exploiter en tant que ligne aérienne distincte. Je demanderais alors au gouvernement ce qu’il peut faire pour nous aider. Nous aimerions acquérir notre concurrent et l’exploiter comme transporteur distinct. Y a-t-il quelque chose que le gouvernement peut faire pour nous faciliter la tâche?

Nous nous trouvons dans des circonstances fort inhabituelles. Nous ne sommes pas le transporteur dominant qui dicte le processus. Il faut attendre de voir le résultat.

Le sénateur Callbeck: Vous êtes sans doute au courant des recommandations présentées par le Bureau de la concurrence. Avez-vous quelque chose à dire à leur sujet?

Mr. Davis: It would take quite some time to go through each one. It is a fairly comprehensive list. I am in agreement with certain portions of it, and in disagreement with other portions of it.

Again, our biggest concern is how our alliances will work in the future. We currently have an alliance with Air Canada. If Air Canada becomes the dominant airline, will our current competitor be allowed to have an interline agreement with the dominant carrier? That would seem to be a level playing field, but is it? We have worked hard all along to maintain this alliance. We have backed a winner since 1986. Now, suddenly, the environment is changing. All those who can afford to have a commercial alliance with the dominant carrier will be allowed to sign one. If one signs, everyone must have it. Everyone will need a frequent flyer program to reward customer loyalty. Basically, we are all interlining with the dominant carrier, offering the same products and services. It seems a non-competitive, value-added situation.

It would take a long time to go through each one of the Competition Bureau's recommendations.

Senator Callbeck: What are your major disagreements with the Competition Bureau's recommendations? What would be your top three concerns?

Mr. Davis: I am afraid I would have to sit down with the list. It is a fairly extensive document. Again, our concern is how our airline will fair in the North.

I know the situation in Toronto causes a huge problem for WestJet and any other new airline that wants to get into that market, but for us it is not and probably never will be a problem.

Senator Spivak: I want to get a clear idea of what it is you fear; and I will be specific. This is a curious situation. Some people suggest that we need more competition, yet certain types of competition is ruinous. You say that, if competition was ruinous for the two major airlines in the south, it could have drastic results in the North. You say you are very susceptible to segmented competition. Could you elaborate on that? What you sort of competition do you wish to avoid?

You mentioned that, if all new competitors begin with commercial alliances with Air Canada, that would be very bad for you, although that would mean increased competition. Could you elaborate on those matters?

Mr. Davis: I will clarify. Perhaps I have misrepresented our position.

Senator Spivak: Perhaps I misunderstood.

Mr. Davis: We are certainly not against competition, but we want competition which is fair and level. For example, our largest competition on jet routes comes from Canadian North, a brand name which was sold by Canadian Airlines last year to another

M. Davis: Il faudrait beaucoup de temps pour passer en revue chacune d'entre elles. La liste est passablement longue. Je suis d'accord avec certaines parties des recommandations et en désaccord avec d'autres.

À nouveau, notre principale préoccupation est de savoir quel sort sera réservé à nos alliances. Nous sommes actuellement alliés à Air Canada. Si Air Canada devient le transporteur dominant, notre concurrent actuel pourrait-il passer une entente intercompagnies avec Air Canada? Cela pourrait sembler niveler le terrain de jeu, mais est-ce bien le cas? Nous avons travaillé très fort pour conserver cette alliance. Nous parions sur un gagnant depuis 1986. Maintenant, subitement, le contexte change. Tous ceux qui peuvent se permettre une alliance commerciale avec le transporteur dominant seront autorisés à le faire. Si l'un d'entre eux signe une entente, il faudra que tous les autres l'aient. Ils auront tous besoin d'un programme pour grands voyageurs afin de récompenser le client fidèle. Essentiellement, nous offrons tous des correspondances intercompagnies avec le transporteur dominant, nous offrons tous les mêmes produits et services. La situation semble être non compétitive et sans valeur rajoutée.

Il faudrait beaucoup de temps pour passer en revue chacune des recommandations faites par le Bureau de la concurrence.

Le sénateur Callbeck: Quelles sont vos principales sources de désaccord avec les recommandations du Bureau de la concurrence? Quelles sont vos trois principales sources de préoccupation?

M. Davis: Je crains qu'il ne faille que j'examine la liste. Le document est plutôt long. Cependant, notre préoccupation demeure le sort que connaîtrait notre compagnie dans le Nord.

Je sais que la situation à Toronto cause un problème de taille à WestJet et à tous les autres nouveaux transporteurs aériens qui souhaitent pénétrer ce marché. Cependant, ce n'est pas et ce ne sera probablement jamais un problème pour nous.

Le sénateur Spivak: J'aimerais être sûre de bien comprendre ce que vous craignez. Je serai donc précise. Voilà une situation étrange. Selon certains, il faut plus de concurrence et, pourtant certains genres de concurrence sont ruineux. Vous affirmez que, si la concurrence était ruineuse pour deux grands transporteurs aériens dans le Sud, elle aurait des résultats vraiment catastrophiques dans le Nord. Vous dites que vous êtes très vulnérables à la concurrence segmentée. Pourriez-vous me donner des précisions à ce sujet? Quelle sorte de concurrence souhaitez-vous éviter?

Vous avez mentionné que, si tous les nouveaux concurrents commencent par conclure des alliances commerciales avec Air Canada, cela vous nuirait énormément, même si cela signifiait une concurrence accrue. Pourriez-vous donner des détails à ce sujet?

M. Davis: Je vais donner des précisions. J'ai peut-être mal expliqué notre position.

Le sénateur Spivak: J'ai peut-être mal compris aussi.

M. Davis: Nous ne sommes certainement pas contre le fait qu'il y ait de la concurrence, mais nous voulons qu'elle soit loyale et que les règles du jeu soient équitables. Par exemple, notre plus grand rival sur les routes des avions à réaction est

northern group. Canadian North is, effectively, a virtual airline. It is just a marketing company employing 65 people. They do supply some ground handling and certain other services. Canadian Airlines still flies the planes, provides operational control, insurance, fuel, et cetera.

If a dominant airline is created and run by Air Canada, I will have a commercial agreement with them. Canadian North will also have a commercial agreement, but their insurance rates will be 10 per cent of ours and their fuel rates will certainly be lower. That does not describe a viable, competitive, level, playing field. I am concerned about that. A small aboriginal company like ours cannot compete against Air Canada. We will get slaughtered.

Senator Spivak: Air Canada is precluded from flying on your routes through your commercial agreement. Are you suggesting that, through another method, they will, in fact, be doing that?

Mr. Davis: That is correct. Assuming that problem is set aside, we have other areas of concern. We fly to 26 communities. On some of those runs, quite frankly we do not make any money. In fact, on some of them we actually lose money.

We carry approximately 18 million kilograms of mail per year for Canada Post, consisting primarily of food. Canada Post comes to us for one-stop shopping because we go everywhere in the North, and they need not deal with five or six airlines. It has been proven in the past that if the mail goes part way by jet to, say, Iqaluit, and then it is transferred to a turboprop, the food gets damaged and many problems arise. We took a decision many years ago to go to as many places as possible so we could provide service to Canada Post, to the northern stores and to the cooperatives.

We may be attacked by segmented competition. On some routes the competition may pick at our cargo, and on others it may pick at our passengers. That will break up our system. I am not saying that we are afraid of competition.

Senator Spivak: In other words, your profit picture would be impacted if someone picked off the best routes.

Mr. Davis: If profits drop on those routes, we may need to stop service into a community where it is needed. I would like to get this point across to you. We get upset when we hear all this talk about service to small communities by groups, including the national carriers, and then they refer to places like Baie-Comeau which has access to railroads and boats and roads. Our intention is to discuss places like Resolute Bay which is 2,000 miles north of here and has three flights a week. There is no road within 1,500 hundred miles. That is what I mean when I say "small community". I think Senator Watt would agree.

Canadian North, une compagnie que Canadien International a vendu l'année dernière à un autre groupe du Nord. Canadian North est, en réalité, une compagnie aérienne virtuelle. Ce n'est qu'une société de marketing qui emploie 65 personnes. Elle fournit des services au sol et certains autres services. Par contre, Canadien International continue d'exploiter les aéronefs, d'assurer le contrôle opérationnel, de fournir l'assurance, le carburant, etc.

Si une compagnie aérienne dominante devait être créée et exploitée par Air Canada, je conclurais un accord de commerce avec elle. Canadian North aurait aussi un accord commercial, mais ses primes d'assurance seraient le dixième des nôtres, et elle paierait certainement moins cher pour son carburant. Ceci n'est pas un contexte viable, concurrentiel, et équitable. C'est ce qui m'inquiète. Une petite compagnie autochtone comme la nôtre ne peut pas rivaliser avec Air Canada. Nous allons nous faire massacrer.

Le sénatrice Spivak: Votre accord commercial empêche Air Canada de prendre vos routes. Est-ce que vous voulez dire qu'en réalité, par d'autres moyens, elle le ferait?

M. Davis: Oui. À part ce problème, nous avons d'autres sujets de préoccupation. Nous desservons 26 communautés. Bien franchement, elles ne sont pas toutes rentables. De fait, nous perdons même de l'argent sur certaines liaisons.

Nous transportons environ 18 millions de kilos de courrier chaque année pour Postes Canada, principalement des colis d'aliments. Postes Canada s'adresse à nous en tant que guichet unique, parce que nous desservons tout le Nord et, comme ça, ils n'ont pas besoin de faire affaire avec cinq ou six compagnies aériennes. Il a déjà été prouvé que si les colis font une partie du trajet par avion à réaction, disons jusqu'à Iqaluit, puis sont transférés sur un avion à turbopropulseurs, les aliments sont endommagés et il y a des tas de problèmes. Nous avons décidé il y a bien des années de desservir le plus de communautés possible pour pouvoir fournir un service à Postes Canada, aux magasins du Nord et aux coopératives.

Il se pourrait que des concurrents segmentés nous affaiblissent. Les uns pourraient prendre une partie de notre fret sur certaines routes, et les autres une partie de nos passagers. Cela désorganiserait notre système. Je ne dis pas que nous craignons la concurrence.

Le sénateur Spivak: Autrement dit, vous subiriez des pertes si quelqu'un vous prenait les meilleures routes.

M. Davis: Si nos bénéfices baissent sur ces liaisons, nous pourrions être obligés de cesser de desservir une communauté qui en a besoin. J'aimerais que vous le compreniez. Ça nous dérange d'entendre tout ce qui se dit au sujet des services qu'offrent aux petites communautés certaines sociétés, y compris les transporteurs nationaux, puis on mentionne des endroits comme Baie-Comeau, qui a accès à des voies ferrées, des bateaux et des routes. Ce dont nous voulons parler, nous, c'est d'endroits comme Resolute Bay, qui est situé à 2 000 milles au nord d'ici et où passent trois avions par semaine. Il n'y a aucune route à moins de 1 500 milles. C'est ça que j'appelle une «petite communauté». Je pense que le sénateur Watt serait d'accord avec moi.

We are concerned about the service to those small communities. Yes, we are a business as well, but we are aboriginally owned and there is a certain sense of social responsibility within the airline as well.

Senator Watt: Suppose that Air Canada were to become a dominant air carrier in Canada and started considering entering into agreements similar to the one you have with them, but with other airline companies. We know that in the North there is only a one-way payload; there is never a return payload. Would the fact that there is questionable profitability have any consequence on the survival of any airline companies which have interline agreements with Air Canada?

Mr. Davis: Senator Watt, this is a very small and fragile market. In the South, 30 million people live in an area covering only the bottom four inches or one third of the map, and they are not sure they can support two airlines. We fly in the North where there is only so much business to go around. Splitting that up between a whole bunch of airlines makes no sense.

Senator Watt: You are saying to this committee that, when the time comes to make a decision, you will have to consider how long two airline companies operating in the North would survive, knowing that there is only one payload. Therefore, you are asking this committee to be sensitive to that aspect if the government were to introduce any regulations. Is that what you are saying?

Mr. Davis: We firmly believe that air service in the North, like nowhere else in Canada, is absolutely an essential service. If someone living in the North requires to visit a dentist, he needs an airline. If he wants a bag of groceries; he needs the plane to bring them into the community. We believe that situation merits some special attention. We are not asking for re-regulation; and we are not afraid of competition.

Senator Watt: I will try to rephrase my question. I am not trying to put words in your mouth. You are saying that you like having a monopoly, but if there is the possibility of two airlines operating in the north, there is an economic side you have to take into account. Is not that what you are saying?

The Chairman: Let Mr. Davis express his views.

Mr. Davis: I am not sure exactly where you are heading. We are obviously the leading airline of the North presently. We have lots of competition coming at us. It is certainly increasing and making the situation much more difficult. There are certain elements of "ruinous" competition, which is the term I believe Mr. Benson uses.

Our goal is not to be a monopoly. We have a fairly good position in the North now. Probably like any business, we do not make enough money, ever. However, we are not afraid of competition, and we believe that everything we have set up and the entire infrastructure we have in place should not be put at risk because the government wishes to help Canadian Airlines.

Ce qui nous préoccupe, c'est le service à ces petites communautés. Oui, nous sommes aussi une entreprise, mais c'est une entreprise qui appartient aux autochtones, mais au moins elle a un certain sens de sa responsabilité sociale.

Le sénateur Watt: Supposons qu'Air Canada devienne un transporteur dominant au Canada et envisage de conclure des accords semblables à celui que vous avez avec eux, mais avec d'autres compagnies aériennes. Nous savons que les liaisons vers le Nord ne sont payantes que dans un sens. Est-ce que le fait que la rentabilité soit incertaine peut avoir une incidence sur la survie de compagnies aériennes qui ont des accords intercompagnies avec Air Canada?

M. Davis: Monsieur le sénateur, c'est un marché très limité et très frêle. Dans le Sud, 30 millions de gens vivent dans une région qui ne représente que les quatre pouces, ou le tiers inférieur de la carte du pays, et ils ne sont même pas sûrs de pouvoir faire vivre deux compagnies aériennes. Nous offrons du service dans le Nord, où le marché est plutôt restreint. Il n'y aurait aucun sens à le partager entre un tas de compagnies aériennes.

Le sénateur Watt: Ce que vous dites à ce comité, c'est que, lorsque le moment viendra de prendre une décision, vous devrez peser combien de temps deux compagnies aériennes peuvent survivre en offrant des services dans le Nord, à la lumière du fait qu'il n'y a qu'une seule charge utile. Vous demandez donc à ce comité d'être sensible à ce facteur si le gouvernement devait instaurer des règlements. Est-ce bien cela?

M. Davis: Nous croyons fermement que le service aérien est absolument essentiel dans le Nord, plus que partout ailleurs au Canada. Si quelqu'un du Nord a besoin de voir le dentiste, il doit prendre l'avion. S'il a besoin de produits d'épicerie, c'est un avion qui les amène jusqu'à lui. D'après nous, c'est une situation qui mérite une attention particulière. Je ne demande pas une rérégulation, et nous ne craignons pas la concurrence.

Le sénateur Watt: Je vais essayer de reformuler ma question. Je n'essaie pas de vous faire dire ce que vous ne dites pas. Vous dites que vous aimez avoir un monopole, mais que si deux compagnies aériennes devaient offrir des services dans le Nord, il y a un facteur économique dont il faut tenir compte. C'est bien ce que vous dites?

La présidente: Laissons M. Davis exprimer son point de vue.

M. Davis: Je ne vois pas très bien où vous voulez en venir. Nous sommes manifestement la principale compagnie aérienne du Nord actuellement. Beaucoup de concurrents s'intéressent à notre marché. La concurrence s'étoffe et nous complique les choses. Il y a certains éléments de concurrence «ruineuse», comme l'a dit, je crois, M. Benson.

Nous ne cherchons pas à avoir un monopole. Nous sommes en assez bonne position dans le Nord, actuellement. C'est sûr que comme toute entreprise, probablement, nous ne faisons jamais assez de profits. Cependant, nous ne craignons pas la concurrence, et à notre avis tout ce que nous avons mis sur pied et toute l'infrastructure que nous avons créée ne devraient pas être menacés rien que parce que le gouvernement veut aider Canadian International.

Senator Spivak: You are basically saying that market forces cannot be allowed to prevail in the North without some proper regulation. We have been asked to comment on re-regulation, certainly from the competition commissioner's standpoint.

Mr. Silverstone, could you be more specific about the sorts of actions which the government might take, based on the competition commissioner's report, which might, as you see it, come into conflict with the fiduciary duties of the government with respect to the James Bay and Northern Quebec Agreement? For example, would it be lifting the 10 per cent limit on individual ownership; would it be allowing only foreign-owned carriers to fly; or would it be limiting cabotage? Would it be any number of those things? What are the most serious threats to what you consider to be the constitutional obligations and fiduciary responsibilities of the federal government?

Mr. Silverstone: The Supreme Court and the Federal Court struggle with that question every day. What does the fiduciary duty of the Crown mean vis-à-vis aboriginal people? A few months ago we found out what it meant for the Mi'kmaq in the *Marshall* case. Much of what I was saying this morning stems from the *Sparrow* case of 1991 and, of course, more recently, the *Delgamuukw* case. I quoted a statement directly out of the *Sparrow* case when I talked about the economic and social policies of the government having to respect aboriginal peoples and their rights. As you know, the *Sparrow* case arose from a simple fishing dispute in British Columbia over the size of nets.

No one knows how this fiduciary obligation will arise and manifest itself, or how it is supposed to be addressed. The court has struggled with this and tried to tell the government what it means in different situations. All we know now is that, if the government takes measures now to restructure the industry, to facilitate the purchase of Canadian or to create one dominant airline, to the extent that it affects our rights, it may be contravening those fiduciary obligations. It is very clear in both the federal and Quebec legislation that we gave up certain things in exchange for certain other obligations, one of which was the confirmation of the Crown's special duty to us. If you negatively impact us in any way, our position is that there may be recourses. More importantly, you must act in accordance with this duty to us.

You asked me specifically about increasing the 10 per cent public participation rate with respect to Air Canada, or the 25 per cent which is outlined in the Transportation Act. We must wait to see what happens. As Mr. Davis pointed out, we cannot say whether we will be impacted or not because of the uncertainty which is now being created by the prospect of restructuring. If you facilitate the creation of a dominant carrier, and one of the conditions of that dominant carrier is to do something for Canadian to allow it to survive; and if Air Canada chooses to give it some business to maintain its name and employees and maybe

Le sénateur Spivak: Ce que vous dites, en fait, c'est qu'on ne peut pas laisser les forces du marché l'emporter sans une réglementation adéquate. On nous a demandé de commenter la rérégulation, probablement du point de vue du commissaire à la concurrence.

Monsieur Silverstone, pourriez-vous donner des précisions sur le genre de mesures que le gouvernement pourrait prendre, d'après le rapport du commissaire à la concurrence lequel, comme vous pouvez le voir, pourrait être en conflit avec les obligations fiduciaires du gouvernement décrites dans la Convention de la Baie James et du Nord québécois? Par exemple, est-ce qu'il relèverait la limite de 10 p. 100 imposée à la propriété individuelle; est-ce qu'il n'autoriserait que les compagnies aériennes étrangères; ou est-ce qu'il imposerait des limites au cabotage? Prendrait-il ce genre de mesures? Quels sont les plus graves menaces à ce que vous considérez être l'obligation constitutionnelle et les responsabilités fiduciaires du gouvernement fédéral?

M. Silverstone: La Cour suprême et le tribunal fédéral sont en lutte à cette question quotidiennement. Que signifie l'obligation fiduciaire de l'État à l'égard du peuple autochtone? Il y a quelques mois, nous avons découvert quel sens elle avait pour les Micmacs, avec l'affaire *Marshall*. Cependant, ce dont je parlais ce matin relevait en grande partie de l'affaire *Sparrow* de 1991 et, bien entendu, plus récemment, de l'affaire *Delgamuukw*. J'ai cité une déclaration tirée directement de l'affaire *Sparrow*, lorsque je parlais des politiques économiques et sociales du gouvernement qui doivent respecter les peuples autochtones et leurs droits. Comme vous savez, l'affaire *Sparrow* est née d'un simple conflit entre pêcheurs de la Colombie-Britannique sur la taille des filets.

Personne ne sait comment la question de l'obligation fiduciaire fera surface ou se manifestera, ni comment on est censé la régler. Le tribunal en a débattu et a essayé de dire au gouvernement quel sens elle a selon diverses situations. Tout ce que nous savons, c'est que si le gouvernement prend des mesures maintenant pour restructurer l'industrie, pour faciliter l'achat de Canadien International ou pour créer une compagnie aérienne dominante, dans la mesure où nos droits pourraient être touchés, il pourrait y avoir violation de l'obligation fiduciaire. Il est très clair dans la loi fédérale et celle du Québec que nous avons renoncé à certaines choses en échange de certaines autres, dont la confirmation du devoir particulier de la Couronne à notre égard. Si vous prenez des mesures qui nous nuisent de quelque façon que ce soit, nous estimons que nous pourrions avoir certains recours. Ce qui est le plus important, c'est que vous devez agir conformément à votre devoir à notre égard.

Vous m'avez posé une question précisément sur la possibilité d'augmenter les 10 p. 100 de participation publique, dans le cas d'Air Canada, ou les 25 p. 100 dont il est question dans la loi sur le transport. Nous devons attendre de voir ce qui arrivera. Comme le disait M. Davis, on ne peut pas savoir si nous serons touchés ou non, à cause de l'incertitude que suscitent les perspectives de restructuration. Si vous facilitez la création d'un transporteur dominant, et que l'une des conditions imposées à ce transporteur dominant est de faire quelque chose pour permettre à Canadien International de survivre, et si Air Canada décide de lui

to give it some routes in the North, those actions may negatively impact our investment which was made directly as a result of a treaty which your government signed.

The government not only signed that treaty but also told us how to use the money. The government had federal and provincial representatives sitting on our board of directors to ensure that we spent the money on the right things. Economic development opportunities are limited in the North. Transportation is one of the main opportunities. Given all of that, if the restructuring negatively impacts us and means that we lose money, or our business altogether, we would argue that that is clearly a breach of your duty to us.

Some people do not like that argument, but those rights exist, and they have been entrenched in Canada's Constitution. They have been interpreted by the highest court in the land to mean something. In this particular case, our position is that it means that you have to tread lightly and make sure we are not damaged by whatever actions the government chooses to take.

Senator Spivak: I understand what you are saying, thank you.

Senator Kirby: Most of the questions I wanted to ask were asked by Senator Spivak but I want to pursue a few points very briefly. Not being a lawyer, I do not want to get into an argument with Mr. Silverstone on the constitutional issue, although I would say it does not matter from my point of view because I think we have a moral obligation, and whether or not we have a legal obligation is not the issue. I would have difficulty with the notion, as you say in your statement, that you cannot and will not accept financial losses brought about by the federal government changing the rules in mid-stream. The reality is that you are always going to be in mid-stream, so the only possible conclusion from that is you are making the case that the feds could never change the rules unless they compensated you. I do not think that is a sustainable proposition. We have a moral obligation in any event.

I am looking now for an easy solution to your problem. Our researchers can confirm this. As I understand the Open Skies policy, once an airline starts flying a route, say from Ottawa to Pittsburgh, another airline can get at it only if the volume of traffic on that route exceeds a threshold amount, which I think is 300,000; am I right?

Mr. J. Christopher, Researcher Assistant to the Committee: There is a threshold, but it does not apply to United States routes; it applies to some international routes.

Senator Kirby: I was trying to find a precedent that would allow us solve your problem by saying no additional competition

abandonner une part de ses affaires pour préserver son nom et ses employés et, peut-être aussi de lui donner certaines liaisons du Nord, ces mesures pourraient avoir des répercussions négatives sur notre investissement, qui pourtant est la conséquence directe du traité que votre gouvernement a signé.

Le gouvernement n'a pas fait que signer ce traité, il nous a aussi dit comment utiliser l'argent. Des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux siégeaient à notre conseil d'administration, dont le rôle était de veiller à ce que nous dépensions cet argent de la façon appropriée. Les possibilités de développement économique sont limitées dans le Nord. Le transport est l'un des principaux débouchés. Par conséquent, si la restructuration devait avoir des répercussions négatives sur nous et nous faire perdre de l'argent, ou même tout notre marché, nous dirions que c'est nettement une violation de votre obligation à notre égard.

Il y en a qui n'aiment pas entendre cela, mais ces droits existent, et ils ont été enchâssés dans la Constitution du Canada. Le plus haut tribunal du pays les a interprétés et a décrété qu'ils signifient quelque chose. Dans ce cas particulier, selon nous, ils signifient que vous devez prendre garde de vous assurer que les mesures que le gouvernement décide de prendre ne nous nuisent pas.

Le sénateur Spivak: Je comprends. Merci.

Le sénateur Kirby: Le sénateur Spivak a posé la plupart des questions que j'avais en tête, mais j'aimerais brièvement en approfondir certaines. Je ne suis pas avocat, alors je ne voudrais pas contredire M. Silverstone sur la question de la Constitution, bien qu'à mon avis cela n'ait pas d'importance parce qu'il me semble que nous avons une obligation morale, et que la question n'est pas de savoir si nous avons oui ou non une obligation juridique. J'aurais quelque difficulté à saisir la notion, comme vous dites dans votre déclaration, selon laquelle vous ne pouvez pas accepter et n'accepterez pas de subir des pertes financières qu'entraînerait le changement des règles par le gouvernement à mi-parcours. Le fait est que vous serez toujours à mi-parcours, alors la seule conclusion possible à en tirer est que vous voulez nous faire comprendre que le gouvernement fédéral ne pourra jamais changer les règles à moins de vous indemniser. Ça ne me semble pas être un point de vue défendable. Quoi qu'il en soit, nous avons une obligation morale à votre égard.

Je cherche une solution simple à votre problème. Nos chercheurs peuvent le confirmer. D'après ce que je comprends de la politique d'ouverture des espaces aériens, une fois qu'une compagnie aérienne commence à exploiter une route, disons entre Ottawa et Pittsburgh, une autre compagnie aérienne ne peut s'immiscer sur cette route que si le volume de la circulation excède un certain niveau qui, je crois est de 300 000 passagers; est-ce que c'est bien cela?

M. J. Christopher, attaché de recherche adjoint du comité: Il y a un seuil, mais il ne concerne pas les liaisons avec les États-Unis; il s'applique à certaines routes internationales.

Le sénateur Kirby: J'essayais de trouver un précédent qui nous permettrait de régler votre problème en disant qu'aucune

could be allowed on routes that you now serve until such time as a particular volume threshold had been passed.

You are telling us that competition would be absolutely destructive and that it cannot be allowed. I am trying to find a simple way to resolve that problem without involving some new solution if the threshold has been used to control destructive competition in other parts of the airline industry.

I leave that with you. There is no question that your basic position is absolutely correct.

Mr. Davis: The answers are very complex. It is an interesting concept and a good one to put forward.

Senator Kirby: The question is: What is the easy way to do it? The question is not: Should it be done?

Mr. Silverstone: Perhaps I could respond briefly to something Senator Kirby said.

I understand and appreciate what you say about a moral obligation. Few people talk about the moral obligation. There is both a moral and a legal obligation. However, as you can tell by what is happening with fishing rights on the East Coast today, this is not a popular concept. Our courts have taken these measures in an effort to redress the systemic discrimination that has taken place in this country against our aboriginal peoples over several hundred years.

In an effort to respect and promote treaty rights section 35 was entrenched in the Constitution Act, 1982. Clearly, treaty rights either mean something in this country or they do not. The court has said that they do, and they are sending this message to the legislature and to the executive branch: "Act in accordance with what we are saying."

That is what we are doing. The Nunavik Inuit are beneficiaries of these rights, and they gave up certain things in certain cases for these rights. They entered into solemn treaties which are now constitutionally protected. As you know, the Constitution is the highest law of the land.

We are saying to you is: Make the changes you want in the industry for the benefit of all Canadians but, remember, Nunavik Inuit are Canadians, and you have special obligations to them in addition to any ordinary obligations you have. That is the message.

Senator Roberge: If, in our report, we included a recommendation that the government should ensure that First Air will be guaranteed continuance of the contract which exists with Air Canada, would that give you some safeguard?

Mr. Davis: I do not think it is quite that simple. Canadian Airlines will still fly under the separate brand name and will still supply the aircraft and other services from the west. However, we would appreciate a recommendation in your report related to our agreement with Air Canada, but, again, the solution to our situation complex.

concurrence supplémentaire ne peut être permise sur les routes que vous desservez maintenant tant qu'un certain seuil n'aura pas été franchi.

Vous nous dites que la concurrence serait absolument destructive et qu'elle ne peut être autorisée. J'essaie de trouver un moyen simple de résoudre ce problème sans avoir à prendre d'autres mesures si le seuil fixé a pu servir à contrôler la concurrence destructive dans d'autres secteurs de l'industrie aérienne.

Je vous laisse y réfléchir. Il ne fait pas de doute que le fondement de votre raisonnement est parfaitement juste.

M. Davis: Les solutions sont très complexes. C'est un concept intéressant, qu'il vaudrait la peine de faire valoir.

Le sénateur Kirby: La question qui se pose est: «Comment le faire le plus simplement possible?», et non pas «Est-ce qu'il faut le faire?»

M. Silverstone: Peut-être pourrais-je répondre brièvement à ce que disait le sénateur Kirby.

Je comprends et j'apprécie ce que vous dites à propos de l'obligation morale. Peu de gens en parlent. L'obligation est autant morale que juridique. Cependant, comme on peut le voir avec la situation des droits de pêche sur la côte est de nos jours, ce n'est pas un concept très populaire. Nos tribunaux ont pris ces mesures pour tenter de palier à la discrimination systémique que subissaient nos peuples autochtones au Canada depuis plusieurs centaines d'années.

L'article 135 a été enchâssé dans la Loi constitutionnelle en 1982 dans un effort de respect et de promotion des droits issus des traités. C'est clair, soit que les droits issus des traités signifient quelque chose dans ce pays, soit qu'ils ne signifient rien. Le tribunal a dit qu'ils signifient quelque chose, et elle transmet ce message à l'assemblée législative et au pouvoir exécutif: «loi conforme à ce que nous disons».

C'est ce que nous faisons. Les Inuits de Nunavik sont bénéficiaires de ces droits et, dans plusieurs cas, ils ont renoncé à certaines choses pour ces droits. Ils ont conclu des traités solennels qui sont maintenant protégés par la Constitution. Vous savez que la Constitution est la plus haute loi du pays.

Ce que nous vous disons est ceci: faites les changements que vous voulez dans l'industrie au profit de tous les Canadiens, mais n'oubliez pas que les Inuits de Nunavik sont des Canadiens, et que vous avez à leur égard des obligations particulières en plus des obligations ordinaires. Voilà le message.

Le sénateur Roberge: Si, dans notre rapport, nous recommandions au gouvernement de veiller à garantir à First Air le maintien du contrat actuel avec Air Canada, est-ce que cela vous assurerait quelque protection?

M. Davis: Je ne crois pas que ce soit si simple. Canadien International continuera de fonctionner sous un nom distinct et de fournir des services aériens et autres à partir de l'Ouest. Cependant, nous apprécierions que vous fassiez une recommandation dans votre rapport au sujet de notre accord avec Air Canada, mais, je le répète, la solution à notre situation est complexe.

I note that we are the second last of the presenters, and I am sure you have many other considerations to take into account.

Senator Andreychuk: Why do you believe the Government of Canada will not or has not taken into account its fiduciary duties?

Mr. Silverstone: Our presentation is more an admonishment or a warning that whatever is planned or attempted, I know the committees are listening for ideas and they will come up with their own recommendations to government. We are putting forward these rights to ensure that they are taken into account. We are not saying, definitively, that they are not going to be considered, we are only responding to media reports, to what we have seen happen in light of the Onex proposition, to the Competition Bureau's report, and, in fact, to what may yet happen.

Mr. Davis: When we saw the Onex proposal coming forward, it was clear to us that it was an illegal offer. However, the Government of Canada never stepped up to the table to challenge the proposal. It was Air Canada, a private company, that came forward and said that they thought it was illegal and that they wanted to challenge it in court. We believe it was the federal government's responsibility to step forward and tell Onex the proposal was illegal and to suggest that they should rework it. That led us to become fairly uncertain about how this process was working or if there was, actually, a process in place.

Mr. Silverstone: We realize we have to promote our own rights because no one is going to promote them or protect them for us, even though the Government of Canada is our fiduciary.

Mr. Bazin: It is very important to remember that we do have the BNA Act, the Constitution Act, and our first modern treaty, namely, the James Bay and Northern Quebec Agreement. There is specific reference to First Air in that agreement. Put very simply, the owners have a three-level "protection", as it were. We have a very special situation regarding rights.

Senator Andreychuk: Section 35 of the Constitution indicates that there must be consultations, as I believe the courts have already stated, before the rights of aboriginals can be affected. Are you telling me that there have been no consultations by the Government of Canada with you during this entire time? To this date, has the government made statements and proffered certain positions without consulting you pursuant to section 35?

Mr. Silverstone: To this date, no one has consulted us with respect to possible amendments either to the Air Canada Public Participation Act, or the 25 per cent rule that we read about in the newspaper. No one has asked us whether the Competition Act should be suspended for 90 days in a situation that probably did not constitute an emergency.

On the issue of consultation, the Supreme Court has gone much further than that. There is a decision whereby our own Nunavik Inuit stopped the creation of a national park in Northern Labrador last year. We were negotiating a treaty for that area and the government tried to create a national park which would have precluded our rights. The Federal Court indicated it was more than

Je remarque que nous sommes les avant-derniers témoins, et je suis sûr que vous avez beaucoup d'autres éléments à examiner.

Le sénateur Andreychuk: Pourquoi croyez-vous que le gouvernement du Canada n'a pas tenu ses obligations fiduciaires et n'en tiendra pas compte?

M. Silverstone: Notre intervention est plutôt une remontrance, ou un avertissement que quoi qu'il soit prévu ou tenté, je sais que les comités sont à l'écoute des idées et qu'ils décideront des recommandations qu'ils feront au gouvernement. Nous insistons sur ces droits pour nous assurer qu'il en soit tenu compte. Nous ne disons absolument pas qu'il n'en sera pas tenu compte, nous ne faisons que réagir aux déclarations des médias, à ce que nous avons vu arriver avec la proposition d'Onex, au rapport du Bureau de la concurrence et, en fait, à ce qui pourrait déjà être en train d'arriver.

M. Davis: Lorsque la proposition d'Onex a été déposée, nous avons bien vu qu'elle était illégale. Pourtant, le gouvernement du Canada n'a jamais rien fait pour la contrer. C'est Air Canada, une compagnie privée, qui a réagi et a dit qu'elle pensait que c'était illégal et qu'elle voulait la porter devant les tribunaux. À notre avis, c'était la responsabilité du gouvernement fédéral de s'opposer à Onex, à lui dire que la proposition était illégale et lui suggérer de la reformuler. On en est venus à se demander si le mécanisme était efficace ou même, en fait, si le mécanisme il y a.

M. Silverstone: Nous avons compris que nous devons défendre nos propres droits parce que personne ne le fera pour nous, ni pour nous protéger, bien que le gouvernement du Canada soit notre fiduciaire.

M. Bazin: Il est important de souligner que nous avons l'AANB, la Loi constitutionnelle et la Convention de la Baie James et du Nord québécois, premier traité des temps modernes à avoir été négocié. Cette convention fait allusion de façon précise à First Air. En deux mots, les propriétaires bénéficient d'une triple «protection». Nos droits font l'objet d'une protection spéciale.

Le sénateur Andreychuk: L'article 35 de la Constitution précise que des consultations doivent avoir lieu, comme les tribunaux l'ont déjà indiqué, avant que les droits des Autochtones ne puissent être modifiés. Êtes-vous en train de dire que le gouvernement du Canada ne vous a pas consulté pendant cette période? A-t-il fait des déclarations et adopté des prises de position sans vous consulter, conformément à l'article 35?

M. Silverstone: Personne ne nous a demandé notre avis au sujet des modifications qui pourraient être apportées à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada ou à la règle de 25 p. 100 dont il a été question dans les journaux. Personne ne nous a demandé si la Loi sur la concurrence devrait être suspendue pendant 90 jours à cause d'une situation qui ne constituait sans doute pas une urgence.

Pour ce qui est de la consultation, la Cour suprême est allée encore plus loin. L'an dernier, elle a rendu une décision qui a permis aux Inuits du Nunavik de mettre un terme au projet de création d'un parc national dans le nord du Labrador. Nous sommes en train de négocier un traité concernant ce territoire, et le gouvernement a essayé de créer un parc national qui nous aurait

a matter of consultation. The court stated that, if the government changes policy that affects our rights, they must have our consent. Consent is stronger than consultation, so in certain cases you are absolutely correct — consent requires consultation.

The court has defined what “consultation” means. It means the government has to listen to what we say and take it into account.

Senator Andreychuk: My point is that the minimum requirement would be some sort of consultation. You are saying that minimum has not been met.

Mr. Silverstone: The first consultations we are having are our appearances before this committee and the house committee, and we welcome these opportunities.

As Mr. Davis and I mentioned uncertainty is being created now by the government’s intervention in the process. The whole thrust since 1987 has been deregulation, but now the proposal is to create a dominant carrier.

I believe Mr. von Finckenstein talked about “reregulation”. What will that mean? No one really knows.

Mr. Davis pointed out that, if the creation of a dominant carrier solves the problems in the South, then there may be some logic to creating a dominant carrier in the North. We are the dominant carrier in the North now, and once intervention affects our operations, we cannot be sure of the outcome. We have been operating in the North, with Air Inuit, without government assistance or intervention. We built our own hangars and airstrips and purchased our own aircraft. Now, the intervention that is proposed may, in effect, damage us.

Senator Andreychuk: You indicated that the federal government, through its fiduciary capacity and through the James Bay agreement, sat at the table and guided you with regard to appropriate investments. It seems to me, that provision was put in place to ensure the investments were at least reasonable and that they could withstand some scrutiny and testing. If the competition rules are changed in any way, are you saying that violates the fiduciary responsibility? I ask that because surely it is one thing to say that investments should be in a reasonable venture, as opposed to providing you with a guarantee that a particular venture will never go bankrupt, never run into difficulties, and need never sustain competition. I understood you to be saying that, and I find that rather troublesome.

You obviously have a duty to your shareholders. Surely the government also has a duty to your shareholders through the James Bay agreement. However, it also has a duty to customers and to the national interest in ensuring the provision of cost-effective service. Competition is one way of doing that.

empêchés d’y exercer nos droits. La Cour fédérale a indiqué que la consultation n’était pas tout. Elle a statué que si le gouvernement modifiait des politiques qui influaient sur nos droits, il devait pour ce faire obtenir notre consentement. Or, le consentement est plus important que la consultation. Vous avez tout à fait raison — dans certains cas, il faut tenir des consultations en vue d’obtenir notre consentement.

La Cour a défini ce qu’on entend par «consultation». Cela veut dire que le gouvernement doit écouter ce que nous avons à dire et en tenir compte.

Le sénateur Andreychuk: Il faudrait qu’il y ait au moins des consultations. Vous dites que cette exigence minimale n’a pas été satisfaite.

M. Silverstone: Les premières consultations que nous avons eues, ce sont devant votre comité et celui de la Chambre des communes. Nous sommes heureux de profiter des occasions qui nous sont offertes.

Comme M. Davis et moi l’avons indiqué, l’intervention du gouvernement dans le processus crée maintenant de l’incertitude. On s’attache depuis 1987 à déréglementer le secteur. Or, voilà maintenant qu’on propose de créer un transporteur dominant.

M. von Finckenstein, si je ne m’abuse, a parlé de «reréglementation». Qu’est-ce qu’on entend par cela? Personne ne le sait.

Comme l’a mentionné M. Davis, si la création d’un transporteur dominant permet de régler les problèmes qui existent dans le Sud, peut-être serait-il logique d’en créer un dans le Nord. Nous sommes le transporteur dominant dans le Nord, et si l’on intervient dans nos activités, nous ne savons pas ce qui va se produire. Air Inuit dessert les collectivités du Nord sans l’aide ou l’intervention du gouvernement. Nous avons construit nos propres hangars et pistes d’atterrissage, et nous avons acheté nos propres avions. Or, l’intervention qui est maintenant proposée risque de nous nuire.

Le sénateur Andreychuk: Vous avez dit que le gouvernement fédéral, à titre de fiduciaire et aux termes de la Convention de la Baie James, vous a donné des conseils quant aux investissements que vous pouviez faire. Cette disposition, à mon avis, a été mise en place dans le but de vous aider à faire des placements à tout le moins raisonnables qui résisteraient à tout examen et contrôle. Êtes-vous en train de dire que toute modification aux règles de concurrence constituerait un manquement à ce devoir de fiduciaire? Pourquoi est-ce que je pose cette question? Dire qu’investir dans telle entreprise constitue un bon placement, c’est une chose, mais dire que cette entreprise ne fera jamais faillite, qu’elle n’aura jamais de difficultés, qu’elle ne subira jamais aucune concurrence, c’en est une autre. Or, c’est ce que vous semblez dire, et je trouve cela plutôt inquiétant.

Vous avez manifestement une obligation envers vos actionnaires. Le gouvernement a également une obligation envers vos actionnaires par le biais de la Convention de la Baie James. Il a également une obligation envers les clients et l’intérêt national, et c’est celle de fournir un service rentable. La concurrence constitue un moyen d’y arriver.

Mr. Silverstone: I agree. No one is suggesting that the Government of Canada cannot act because it signed a treaty. However, we are suggesting that, if the government does act, it must take into account its treaty and fiduciary obligations, and that whoever ends up making recommendations on the restructuring of the industry must take those obligations into account. I believe that is all that is being said.

As to the control that was exercised in the use of these monies which were put into the form of a sacred trust, there was a great deal of concern at the time that the monies be used for the collectivity in perpetuity and for future generations. The types of investments we were required to enter into had restrictions similar to those which apply to banks and insurance companies. We had to ensure that the monies would be there in 50 years, 100 years, 150 or 200 years. That was part of aboriginal claims policy as well. We are only suggesting that the government should follow through on these obligations. No one is suggesting that the government cannot act at all. We are simply suggesting that it must act in accordance with its obligations.

Senator Andreychuk: Madam Chair, I am not a full member of this committee, however, it would seem to me that there has been a trend, as Senator Watt can tell you, and that the government needs to consult with the aboriginal community much earlier in any process. I hope that concern is somehow incorporated in the committee's report as a strong recommendation.

Senator Fairbairn: It is important that these witnesses have appeared at our committee in order to underline the very special concerns and interests of those living in the North.

During our swift hearings, senators from rural areas have repeatedly emphasized the need for whatever comes out of this to fairly represent the consumer interests of smaller communities. Indeed, as we have gone through our questioning, the North has been cited as the quintessential area that is often accessed only by air, there being no roads or railroads. Your presence here underlines that.

Of course, we must also consider the special relationship between the Government of Canada and the aboriginal people.

We are in the same boat as you are, in that we do not know what the proposal will be. We do not know what the rules and regulations will be, or even what the government has in mind. We are in the same position of trying to get information, and we will not have it until we see the actual Air Canada proposal. There has been much speculation about what that proposal will be.

If out of the dust of it all came something that resembled the status quo, would that bother you? You are saying here that you are not looking for a monopoly, you are looking for fair competition, a level playing field. Can you foresee Canadian North continuing to operate without detriment to either your business or to the accessibility of northern Canadians to transportation and air cargo?

M. Silverstone: Je suis d'accord avec vous. Nous ne disons pas que le gouvernement du Canada ne peut intervenir parce qu'il a signé un traité. Ce que nous disons, c'est que si le gouvernement intervient, il doit tenir compte de ses obligations contractées par traité et de son obligation fiduciaire. Il faudra tenir compte de ces obligations au moment de formuler des recommandations sur la restructuration du transport aérien. C'est tout ce que nous disons.

Pour ce qui est du contrôle exercé sur les sommes investies, on s'inquiétait beaucoup à l'époque de ce que les sommes soient utilisées à perpétuité pour le bien de la collectivité et des générations futures. Les placements que nous avons effectués étaient assortis de restrictions identiques à celles qui s'appliquent aux banques et aux compagnies d'assurance. Nous devions faire en sorte que l'argent soit là dans 50, 100, 150 ou 200 ans. Cela faisait également partie de la politique visant les revendications des peuples autochtones. Tout ce que nous disons, c'est que le gouvernement devrait respecter ces obligations. Nous ne disons pas qu'il n'a pas le droit d'intervenir. Nous disons simplement qu'il devrait tenir compte de ses obligations.

Le sénateur Andreychuk: Madame la présidente, je ne suis pas un membre à part entière de ce comité. Toutefois, il me semble qu'il existe déjà une tendance bien établie à cet égard, et le sénateur Watt peut vous en parler, et que le gouvernement doit consulter les Autochtones beaucoup plus tôt dans le processus. J'espère que le comité formulera une recommandation à cet égard dans son rapport.

Le sénateur Fairbairn: Il est important de signaler que ces témoins ont comparu devant notre comité pour nous exposer les préoccupations et les intérêts particuliers des habitants du Nord.

Au cours de ces audiences organisées rapidement, les sénateurs des régions rurales ont insisté sur la nécessité d'avoir une industrie qui sert de façon équitable les intérêts des habitants des petites collectivités. En effet, au fur et à mesure de nos discussions, nous avons vu que le Nord est une région unique à laquelle on ne peut souvent avoir accès que par avion, étant donné qu'il n'y a ni routes, ni voies ferrées. Vous l'avez bien indiqué dans votre exposé.

Bien sûr, nous devons également tenir compte de la relation spéciale qui existe entre le gouvernement du Canada et le peuple autochtone.

Nous sommes dans la même situation que vous, en ce sens que nous ne savons pas quelle sera la teneur de la proposition, des règles ou des règlements, ou même ce que le gouvernement a en tête. Nous essayons, comme vous, d'obtenir des renseignements, et nous devons attendre de voir la proposition d'Air Canada pour en savoir plus. Beaucoup d'hypothèses ont été émises au sujet de cette proposition.

Si, une fois la poussière retombée, on arrivait à une entente qui équivaut à un statu quo, est-ce que cela vous dérangerait? Vous dites que vous ne voulez pas de monopole, que vous souhaitez que la concurrence se fasse selon des règles du jeu équitables. Croyez-vous que Canadian North pourra continuer d'offrir des services sans que cela nuise à votre entreprise ou aux services de fret et de passagers auxquels ont accès les habitants des collectivités du Nord?

Mr. Davis: You have dispelled one great myth that Mr. Bazin shared with me. He told me that senators knew the answers to everything.

Senator Fairbairn: He is such a nice man.

Senator Kirby: That will teach you to believe your lawyer.

Mr. Davis: I should like to comment on the swiftness of your meetings. I understand that the process was started upon the disclosure of the weak financial condition of Canadian Airlines, however, they seem to use the time element as they wish. At one point they claimed to have days to survive, at another they claimed to have a year to survive. I suspect it is somewhere in the middle. Therefore, in my opinion, we should take our time to review all of the issues. If Canadian is saying they have a year, then let us take our time and make sure we do this right. Why are we rushing?

As far as the question related to the status quo being retained is concerned, our response is: yes and no. It is acceptable. We are competing. First Air has been in business since 1946. This is just another business challenge, an industry restructuring. We will figure out a way around it that, I hope, will not destroy us. If it does, we will be in a great deal of trouble because we have a large amount of real estate in very remote areas, on leased airport lands, that are basically worthless to anyone else.

The status quo is acceptable. I believe we will still be able to compete. We already have a competitor in the marketplace, Canadian Airlines which, according to the media, is on its last legs. I am not an expert on their finances. When a company is on its last legs it does foolish things in a marketplace. One of those things is destructive competition, to which they have contributed. That affects us in the North because they supply airplanes and pilots. Our aboriginal-owned, relatively small company is trying to compete against the cost structure of Canadian Airlines, against its fuel prices, insurance and all of those things. As well, they do some crazy things in their marketing. The consumer may feel that is good because they get a good deal.

We could probably live with the status quo. We will battle on and compete. We believe we will survive. Therefore, I suppose the status quo is acceptable. At the same time, Canadian is certainly making things difficult for us.

Senator Fairbairn: There will be more than a merger coming out of this now. It will be a different kind of proposal. Would you not think that, if Air Canada goes ahead — as it has indicated here and elsewhere with different details — and does take in Canadian Airlines but keeps its brand, nonetheless Canadian Airlines would not be operating as an independent airline, independent of the structure and the strictures of Air Canada, that there would be special recognition of the situation in the North, in however that dominant airline takes its form? It would not be just a freewheeling kind of presence of Canadian Airlines in that it would be very much a part of that airline.

M. Davis: Vous venez de détruire un grand mythe dont m'avait fait part M. Bazin. Il m'avait dit que les sénateurs avaient la réponse à tout.

Le sénateur Fairbairn: Comme il est gentil.

Le sénateur Kirby: Que cela vous serve de leçon.

M. Davis: J'aimerais dire quelques mots au sujet de la rapidité avec laquelle ces audiences ont été organisées. Le processus a été entamé dès que la situation financière précaire de Canadien International a été dévoilée. Or, la compagnie semble utiliser le facteur temps comme bon lui semble. À un moment donné, elle a dit qu'elle ne pouvait tenir que quelques jours encore. Plus tard, elle a affirmé qu'elle pouvait tenir pendant un an. À mon avis, la vérité se situe en quelque part dans le milieu. Voilà pourquoi je pense que nous devons prendre le temps d'examiner à fond toutes les questions. Si Canadien dit qu'elle peut tenir pendant un an, alors prenons le temps de bien analyser la situation. Pourquoi se presser?

Pour ce qui est du statu quo, notre réponse est oui et non. Il est acceptable. Nous sommes une entreprise compétitive. First Air existe depuis 1946. Ce n'est après tout qu'un nouveau défi, une restructuration de l'industrie. Nous allons trouver un moyen de nous y adapter sans que cela ne nous nuise. Autrement, nous aurons beaucoup de problèmes parce que nous possédons beaucoup de terrains dans des régions très éloignées, des terrains d'aéroports loués qui ne sont d'aucune utilité aux autres.

Le statu quo est acceptable. Nous pensons être en mesure de soutenir la concurrence. Nous avons déjà un concurrent, Canadien International qui, d'après les médias, est au bord de la faillite. Je ne suis pas un expert financier. Quand une entreprise est au bord de la faillite, elle pose des gestes ridicules qui ont un effet néfaste sur la concurrence, et c'est ce qu'elle a fait. Cela a un impact sur nous, dans le Nord, parce que Canadien fournit des avions et des pilotes. Notre petite entreprise autochtone essaie de livrer concurrence à la structure des coûts de Canadien International, et cela englobe le coût du carburant, les frais d'assurance, ainsi de suite. Elle pose également des gestes ridicules sur le plan de la commercialisation. Le consommateur pense peut-être que c'est une bonne chose parce qu'il fait une bonne affaire.

Nous pourrions sans doute nous adapter au statu quo. Nous allons continuer de soutenir la concurrence. Nous pensons être en mesure de tenir le coup. Donc, je suppose que le statu quo est une option acceptable, même si Canadien nous complique l'existence.

Le sénateur Fairbairn: Il n'est pas simplement question ici de fusion. Nous allons nous retrouver avec une proposition différente. Si Air Canada va de l'avant avec son projet — comme elle l'a indiqué ici et ailleurs — qu'elle achète Canadien International, qui conservera son nom commercial, mais qui ne sera pas exploité comme une compagnie indépendante d'Air Canada, ne croyez-vous pas que la situation particulière du Nord sera prise en considération, peu importe la forme que prendra ce transporteur dominant? Canadien International ferait partie intégrante de cette compagnie aérienne.

Mr. Davis: Obviously, I cannot know what precisely Air Canada will do in its arrangements of its new airline. It is obvious to us that Air Canada has said it will do something to make it viable and a strong operating airline. The stronger they are, as a business, the stronger they are in their ability to compete against us.

At present, our airline can compete against the existing service in Canada's North. However, the competition would certainly become stronger. It would certainly have a far more integrated operation in regard to the airplanes utilized in the Canadian system.

Our aircraft are dedicated to the North and our own system. We do not have the ability to fly from Yellowknife to Edmonton on our own route and then use the aircraft on Air Canada's route from Edmonton to Vancouver. As I said, we are looking for a level and viable, competitive playing field.

Senator Fairbairn: You have certainly thrown up the appropriate red flags here today. Did you ever receive a response to your letter to Mr. Collette?

Mr. Davis: No, we have not.

Senator Fairbairn: Have you received a response from Mr. Nault, the new Minister of Indian Affairs and Northern Development?

Mr. Davis: No, we have not.

Senator Fairbairn: As a result of your agreement with Air Canada and your rights guaranteed by the Constitution and through treaty, I believe you have a strong case. Perhaps one of the strongest arguments in support of your case is the reality of the situation in the North. Whatever comes out of this very confusing situation must come out in a way that is fair to northern Canadians, because there is no other acceptable way. Thank you very much for being here today.

Senator Finestone: I have used your airline extensively, having had a wonderful trip up through Nunavut before it became Nunavut, and through the Northwest Territories.

I am most interested in the discussion of section 35 and I hope that is something that you will pursue.

Is the Makivik Corporation your largest investor?

Mr. Davis: It is the sole shareholder.

Senator Finestone: What is the relationship between First Air and Air Inuit?

Mr. Davis: Makivik is also the sole shareholder of Air Inuit.

Senator Finestone: Do they own both airlines?

Mr. Bazin: They are two separate corporations.

Senator Finestone: Does the funding that has been accorded to both airlines come from the provisions of the James Bay agreement?

Mr. Davis: Yes.

M. Davis: Bien entendu, je ne sais pas ce qu'Air Canada compte faire avec la nouvelle compagnie aérienne qui verra le jour. Air Canada a dit qu'elle fera de cette compagnie un transporteur viable et puissant. Or, plus l'entreprise est puissante, plus elle sera en mesure de nous livrer concurrence.

Nous sommes en mesure, actuellement, de livrer concurrence au transporteur qui dessert le Nord. Toutefois, la concurrence serait beaucoup plus vive. On assisterait à une plus grande fusion des opérations.

Nos avions desservent le Nord et notre propre système. Nous ne pouvons pas effectuer un vol entre Yellowknife et Edmonton, et ensuite utiliser la route exploitée par Air Canada pour effectuer un vol d'Edmonton à Vancouver. Comme je l'ai mentionné, nous voulons des règles du jeu viables et équitables.

Le sénateur Fairbairn: Vous avez soulevé aujourd'hui des questions brûlantes. A-t-on répondu à la lettre que vous avez adressée à M. Collette?

M. Davis: Non.

Le sénateur Fairbairn: Avez-vous reçu une réponse de M. Nault, le nouveau ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien?

M. Davis: Non.

Le sénateur Fairbairn: Vos arguments sont très solides, compte tenu de l'entente qui vous lie à Air Canada et des droits consacrés par la Constitution et conférés par traité que vous possédez. La situation particulière du Nord constitue un argument de poids qui milite en votre faveur. Or, peu importe l'issue de cet imbroglio, il faudra que l'option retenue soit juste envers les habitants du Nord, parce que c'est la seule option possible. Je tiens à vous remercier d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Le sénateur Finestone: J'ai souvent eu recours aux services de votre transporteur. J'ai fait un merveilleux voyage dans le Nunavut, avant que cette région ne devienne connue sous ce nom, et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Ce qui m'intéresse surtout, c'est l'article 35 et j'espère que vous allez continuer à mettre l'accent là-dessus.

Est-ce que la Société Makivik est votre plus important investisseur?

M. Davis: C'est notre seul actionnaire.

Le sénateur Finestone: Quelle est la relation qui existe First Air et Air Inuit?

M. Davis: La Société Makivik est également le seul actionnaire d'Air Inuit.

Le sénateur Finestone: Les deux compagnies aériennes lui appartiennent?

M. Bazin: Il s'agit de deux entités distinctes.

Le sénateur Finestone: Est-ce que le financement accordé aux deux compagnies découle des dispositions de la Convention de la Baie James?

M. Davis: Oui.

Senator Finestone: As I understand the James Bay treaty and the obligations inherent in it, it was intended to ensure the social and economic well-being for all time; is that accurate?

Mr. Davis: Yes.

Senator Finestone: Therefore, the people who are managing this fund have lent money to finance First Air and are the owners of First Air and Air Inuit. Canada has a fiduciary obligation to the Inuit and to the aboriginal people of the North, but I think you have a fiduciary responsibility to the shareholders of the Makivik Corporation.

Mr. Davis: Yes.

Senator Finestone: The corporation has invested all this money over a short period of time, and I understand no dividend has ever been paid; is that an accurate statement?

Mr. Davis: Yes, it is correct.

Senator Finestone: Is there a reason why shareholders did not receive any kind of dividends that they could have invested in other areas of the development of the North?

Mr. Davis: All of the monies have been returned to the airline to allow them to expand. Effectively, we started with a clean sheet of paper back in 1979, 20 years ago.

Makivik has invested approximately \$50 million in First Air. I am not sure of the exact amount invested in Air Inuit. We started with that clean sheet and we have used all those monies, as well as reinvesting retained earnings, to encourage growth in the airline.

Employment in both airlines totals approximately 1,350 people. Our revenue is just over \$200 million dollars. Unfortunately, it is quite common in the airline industry that dividends are not handed over. Our shareholders wanted that.

Senator Finestone: In 20 years you have never paid a dividend.

Mr. Davis: That is correct.

Senator Finestone: Was that part of your undertaking when you borrowed those funds or when you struck the deal?

Mr. Silverstone: Some of our investments are more of a shorter term pay off. This was seen as a long-term investment in the North. We are investing in the only form of transportation for the region, and the intention was to encourage growth in the investment and, hopefully, the equity would grow over time.

However, you are absolutely correct, just as the federal government has a fiduciary obligation to us, Makivik has a fiduciary responsibility to its own members. We are trying to respect that. One of the concerns we are expressing here is that we do not wish to be precluded from being able to do that by a restructuring of the industry.

Mr. Davis: We may not have paid dividends, but we have provided many jobs in a place where there are few jobs.

Le sénateur Finestone: La Convention de la Baie James et les obligations qu'elle prévoit ont pour but d'assurer le bien-être socioéconomique des autochtones, n'est-ce pas?

M. Davis: Oui.

Le sénateur Finestone: Donc, les gestionnaires de ce fonds ont financé les activités de First Air, et ce sont eux les propriétaires de First Air et d'Air Inuit. Le Canada a une obligation fiduciaire envers les Inuits et les autochtones du Nord. Or, vous avez vous aussi une obligation fiduciaire envers les actionnaires de la Société Makivik.

M. Davis: Oui.

Le sénateur Finestone: Cette société a investi tout son argent sur une courte période, et je crois comprendre qu'aucun dividende n'a été versé. Est-ce qu'exactly?

M. Davis: C'est exact.

Le sénateur Finestone: Pourquoi les actionnaires n'ont-ils pas reçu des dividendes qu'ils auraient pu investir dans d'autres projets de développement dans le Nord?

M. Davis: L'argent a été réinvesti dans la compagnie aérienne pour qu'elle puisse prendre de l'expansion. Nous sommes effectivement partis de zéro en 1999, il y a 20 ans.

La Société Makivik avait investi environ 50 millions de dollars dans First Air. Je ne sais pas combien d'argent elle a investi dans Air Inuit. Nous sommes partis de zéro et nous avons utilisé tous ces fonds. Nous avons également réinvesti tous les bénéfices non répartis afin de permettre à la compagnie aérienne de prendre de l'essor.

Les deux transporteurs emploient environ 1 350 personnes. Nos recettes s'élèvent à un peu plus de 200 millions de dollars. Malheureusement, il arrive souvent au sein de l'industrie que les dividendes ne soient pas distribués. C'est ce que voulaient nos actionnaires.

Le sénateur Finestone: Vous n'avez jamais, en 20 ans, versé de dividendes.

M. Davis: Jamais.

Le sénateur Finestone: Est-ce que cela faisait partie de vos objectifs quand vous avez emprunté cet argent ou conclu cette entente?

M. Silverstone: Certains de nos placements sont à court terme. Pour ce qui est du Nord, il s'agissait d'un investissement à long terme. Nous investissons dans le seul mode de transport qui existe dans la région, et notre objectif était de faire fructifier nos placements et nos avoirs au fil des ans.

Mais vous avez tout à fait raison. La Société Makivik a une obligation fiduciaire envers ses propres membres, tout comme le gouvernement fédéral a une obligation fiduciaire envers nous. Nous essayons de la respecter. Ce qui nous essayons de vous dire ici, c'est que nous ne voulons pas que la restructuration de l'industrie nous empêche de respecter cette obligation.

M. Davis: Nous n'avons peut-être pas versé de dividendes, mais nous avons créé de nombreux emplois dans une région où les emplois sont rares.

Mr. Bazin: There is a management agreement between Makivik and First Air which provides for certain monies to be paid by First Air to Makivik for the services that Makivik provides to the airline. This is public knowledge. The investment is equity and debt.

Senator Finestone: We heard from representatives of the airports who expressed concerns regarding the amount of rent that they must pay to the government. Who takes responsibility for air traffic control in the North? Who does the de-icing? Who is responsible for maintaining the grounds?

We are looking at the whole area of service to the North, which is an obligation as well as an important undertaking. Should we indicate in our report that the government should contribute the rent received towards enhancing some common services?

Mr. Davis: There are many operators of airports in the north. Some airports are owned by the territorial governments, some are owned by the Province of Quebec, and some are owned by the federal government. It is a fairly broad question because there are also many types of airports.

Senator Finestone: There are some pretty fundamental services at every airport, large or small.

Mr. Davis: That is not really the case in the North. In the early days, in northern Quebec, we built the ice strips and looked after them. We built them, cleaned them, and built a terminal building. We had our own little shack on the ice. As there were never any services in the North, we became very self-reliant. We do our own de-icing.

The situation has progressed in the last 10 years or so, and now there are many reasonable runways.

The cost of using the airport facilities is a big issue for us. These costs have all sky-rocketed in the quite recent past, especially as airports have been privatized. It is certainly a cost issue for the North. As new regulations are put in place in the south for, say, fire fighting, the cost is exacerbated in the North because everything costs so much more and it is much more difficult to provide those services in these remote airports.

Senator Finestone: The suggestion was made that, rather than charging landing fees per aircraft, we could charge landing fees per passenger. That might provide some additional support for the maintenance of airports. Would that make a difference to you?

Mr. Davis: I do not think so because, as I said, cargo is crucial to the North. There are many cargo flights where half the airplane is full. There might actually be less revenue if you charged that way. The services provided by NAV CANADA used to be paid for through a passenger tax. It tax is now payable by the airline in the form of a landing tax because it more accurately represents what is done.

M. Bazin: Il existe entre la Société Makivik et First Air un accord administratif qui prévoit le versement de certaines sommes à la Société Makivik pour les services qu'elle fournit au transporteur. Tous ces renseignements sont publics. L'investissement se présente sous forme de placements en action et de placements par emprunt.

Le sénateur Finestone: Certains représentants des aéroports ont exprimé des inquiétudes au sujet du loyer qu'ils doivent verser au gouvernement. Qui est responsable du contrôle du trafic aérien dans le Nord? Des opérations de dégivrage? De l'entretien des terrains?

Nous examinons tout le domaine du service pour le Nord, qui représente une obligation tout autant qu'une mission importante. Devrions-nous indiquer dans notre rapport que le gouvernement devrait contribuer le loyer reçu pour améliorer certains services communs?

M. Davis: Il y a de nombreux exploitants d'aéroports dans le Nord. Certains aéroports sont la propriété des gouvernements territoriaux, d'autres de la province de Québec et d'autres encore du gouvernement fédéral. C'est une question plutôt vaste étant donné le grand nombre de types d'aéroports.

Le sénateur Finestone: Il y a des services fondamentaux dans chaque aéroport, petits ou grands.

M. Davis: Ce n'est pas vraiment le cas dans le Nord. Jadis, dans le nord du Québec, nous construisions des pistes en glace que nous entretenions nous-mêmes. Nous les construisions, nous les nettoyions et nous érigeons un aérogare. Nous avions notre propre petite cabane sur la glace. Et comme il n'y avait jamais de services pour le Nord, nous sommes devenus très autonomes. Nous faisons notre propre déglacage.

La situation a évolué depuis une dizaine d'années environ et il existe maintenant de nombreuses pistes décentes.

Le coût d'utilisation des installations aéroportuaires est un problème important pour nous. Ces coûts ont grimpé en flèche récemment, particulièrement à la suite de la privatisation des aéroports. Pour le Nord, c'est véritablement un problème financier. À mesure qu'on imposait dans le Sud de nouveaux règlements, par exemple en matière de lutte contre les incendies, les coûts augmentaient dans le Nord car tout coûte beaucoup plus cher et il est beaucoup plus difficile d'offrir ces services dans des aéroports reculés.

Le sénateur Finestone: On a proposé qu'au lieu d'imposer la taxe d'aéroport d'arrivée par appareil, on pourrait l'imposer par passager. Cela pourrait aider davantage pour l'entretien des aéroports. Cela ferait-il une différence pour vous?

M. Davis: Je ne le pense pas car, comme je l'ai dit, le transport du fret est crucial pour le Nord. Il y a de nombreux vols de fret où l'appareil n'est rempli qu'à moitié. En fait, il se pourrait que nos recettes baissent si la taxe était imposée de cette façon. Auparavant, les services offerts par NAV CANADA étaient financés par une taxe imposée aux voyageurs. Cette taxe est maintenant versée par la société aérienne sous forme de taxe d'aéroport d'arrivée parce que cela représente plus fidèlement la réalité.

There are different charging methodologies. At the end of the day, the question is: Since airports cost so much to run, how can we run them efficiently and cheaply; and who should pay for that?

Senator Finestone: I do not think we are charged with examining that question, are we, Madam Chair?

The Chairman: No.

Senator Finestone: Therefore, I will only say that I hope there will be coordination in meeting the needs of the North.

I do want to point out that during the Second World War the Ferry Command of Canada started up many of our airlines, by necessity, as they ferried planes over to England.

Mr. Davis: That is right, and thank goodness they did.

Senator Watt: Senator Kirby touched on airlines which operate in the North being economically viable. If the government had more stable policies and regulations, giving you certainty that the investments you make in the northern airline industry would be more secure than they are today, would you start considering the possibility of reducing air fares? I believe that high passenger and freight rates are hampering the economy of the North. Is there anything in that sector that you would like the committee to examine? You and I both know that is a major problem.

Mr. Davis: The primary reason that costs of transportation to the North are so high is the uni-directional nature of the transportation. A lot of cargo goes North while very little goes South.

Also, the first 25 per cent of the fare goes to pay for fuel. Fuel is very expensive in the North because it is brought in once a year by ship. NAV CANADA fees comprise roughly 10 per cent of the passenger ticket. Labour is a fixed element in aviation. It takes two pilots to fly the plane, a set number of flight attendants, and a certain number of people to maintain it.

An airline can only truly affect 20 per cent of the cost, by being efficient and so on. Part of the reason for starting the business originally was to keep the cost of transportation as low as possible. It is certainly much easier to do our jobs if prices are low, so we try our best to keep them low.

As far as restructuring is concerned, if it contains something that will help us to keep prices low, we and consumers would certainly be in favour of that.

Senator Watt: As you said, some communities that you must serve have a population of only 150 or 200. The airline industry in the North is both economically and socially driven. However, is it

Il existe différentes méthodes de facturation. Au bout du compte, la question est la suivante: étant donné que la gestion des aéroports coûte tellement cher, comment pouvons-nous les administrer de façon efficiente et peu coûteuse? Et qui devrait payer pour cela?

Le sénateur Finestone: Je ne pense pas que ce soit notre mandat d'examiner cette question, n'est-ce pas madame la présidente?

La présidente: Non.

Le sénateur Finestone: Par conséquent, tout ce que je peux dire, c'est que j'espère qu'on fera un effort concerté pour répondre aux besoins du Nord.

Je tiens à signaler qu'au cours de la Seconde Guerre mondiale, ce sont les services commandés de traversiers du Canada qui ont donné naissance à un grand nombre de nos lignes aériennes, par nécessité, étant donné qu'ils transportaient des avions en Angleterre.

M. Davis: C'est exact, et nous leur devons une fière chandelle.

Le sénateur Watt: Le sénateur Kirby a parlé de la rentabilité économique des lignes aériennes qui oeuvrent dans le Nord. Si le gouvernement avait des politiques et des règlements plus stables, qui garantiraient que les investissements dans l'industrie aérienne du Nord seraient plus sûrs qu'ils ne le sont à l'heure actuelle, envisageriez-vous la possibilité de réduire les tarifs aériens? À mon avis, les tarifs élevés, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, entravent l'économie du Nord. Y a-t-il quelque chose dans ce secteur que vous souhaiteriez que le comité examine? Vous et moi savons que c'est un problème d'envergure.

M. Davis: La principale raison pour laquelle les coûts de transport vers le Nord sont aussi élevés est la nature unidirectionnelle des vols. On achemine énormément de marchandises vers le Nord, mais très peu vers le Sud.

En outre, le premier quart du tarif sert à payer le carburant. Le carburant est très cher dans le Nord car il y est transporté une fois par an par bateau. Quant aux droits de NAV CANADA, ils représentent environ 10 p. 100 du billet de voyageur. La main-d'oeuvre est un élément fixe en aviation. Il faut deux pilotes aux commandes de l'avion, un nombre fixe d'agents de bord et un certain nombre d'employés d'entretien.

Une société aérienne ne peut vraiment influencer que 20 p. 100 du coût en étant efficiente, etc. D'ailleurs, l'entreprise est partie née de la nécessité de maintenir les coûts de transport aussi bas que possible. Il est certainement beaucoup plus facile de faire notre travail si les prix sont bas, de sorte que nous essayons de faire en sorte qu'ils le demeurent.

En ce qui concerne une éventuelle restructuration, si elle renfermait des éléments qui nous aidaient à maintenir nos prix à la baisse, les consommateurs et nous-mêmes serions certainement en faveur de cela.

Le sénateur Watt: Comme vous l'avez dit, certaines collectivités que vous devez desservir n'ont qu'une population de 150 ou 200 habitants. L'industrie aérienne dans le Nord est mue

not correct that it is not economically viable for such communities to have daily air service?

Mr. Davis: Our primary objective is, obviously, to stay profitable, to pay our bills, and to be able to replace aircraft as they wear out. However, we try to serve as many communities as possible. By supplying service to more communities, we are able to achieve some economies. Communities that should only get service three days a week can get more than that because they are on line with other larger communities. It is the collectivity of the airline that makes it possible to serve many small communities that would otherwise get either no service or much-reduced service.

Senator Roberge: Are there any routes on which you have no competition from a scheduled carrier?

Mr. Davis: Yes, there are. In the kit with which we provided to you, there is a route map which indicates where we are the only scheduled carrier. We do have a lot of competition because a charter carrier can set the price. We may be flying a 40-seat aircraft and there could be a 19-seat aircraft available for charter. If a group is travelling, it may be cheaper to use a charter. While we are the only company willing to take the business risk and supply scheduled service. Most of the routes are subject to some charter competition.

[Translation]

The Chairman: Thank you for your presentation. We greatly appreciated your comments and your answers to our questions.

[English]

We thank you for adding to our knowledge today.

Senators, our next witness is Mr. Stephen Smith, the president of WestJet.

Welcome to our committee, Mr. Smith. Please proceed.

Mr. Stephen C. Smith, President, WestJet: I am the president and chief executive officer of WestJet Airlines Limited, a regional low-fare carrier based in Calgary, Alberta. I am also chairman of the Air Transport Association of Canada. Mr. Cliff Mackay spoke to you about ATAC's position on the unfolding events in the aviation industry.

For those of you unfamiliar with WestJet Airlines, it was founded in February of 1996 with 220 employees and started flying three 737-200 aircraft serving five destinations. Today, WestJet operates 14 aircraft to 12 Western Canadian destinations and employs over 1,100 people. We operate only one aircraft type; namely, the Boeing 737-200, which seats 120 passengers. This year, we will carry well over 2 million passengers.

par des facteurs économiques et sociaux. Cependant, n'est-il pas vrai qu'il n'est pas rentable d'assurer un service aérien quotidien dans ces localités?

M. Davis: Il va de soi que notre objectif ultime est de demeurer rentables, de payer nos factures et d'être en mesure de remplacer nos appareils à mesure qu'ils prennent de l'âge. Cependant, nous essayons de desservir le plus grand nombre de collectivités possible. En offrant un service à un plus grand nombre d'entre elles, nous sommes en mesure de réaliser certaines économies. Des collectivités qui ne devraient être desservies que trois jours par semaine peuvent obtenir un meilleur service si elles sont alignées avec d'autres collectivités plus importantes. C'est le caractère collectif de la ligne aérienne qui fait qu'il est possible de desservir un grand nombre de petites localités qui autrement, ne recevraient aucun service ou un service très limité.

Le sénateur Roberge: Y a-t-il des routes sur lesquelles vous n'avez pas de concurrence d'une compagnie aérienne régulière?

M. Davis: Oui, il y en a. Dans la trousse que nous vous avons distribuée, il y a une carte qui indique où nous sommes le seul transporteur aérien. Nous avons énormément de concurrence car un transporteur nolisé peut établir son prix. Il peut arriver que nous ayons un appareil de 40 sièges et qu'il y ait un appareil nolisé de 19 sièges disponibles. Si un groupe voyage, il peut constater qu'il lui coûtera moins cher de faire appel à un service nolisé. Pour notre part, nous sommes la seule entreprise prête à accepter le risque commercial lié au fait d'offrir un service régulier. Des services nolisés nous livrent concurrence sur la plupart des routes.

[Français]

La présidente: Je vous remercie de votre présentation. Nous avons grandement apprécié vos commentaires et vos réponses à nos questions.

[Traduction]

Nous vous remercions d'avoir enrichi nos connaissances aujourd'hui.

Sénateurs, notre prochain témoin est M. Stephen Smith, président de la société WestJet.

Bienvenue à notre comité, monsieur Smith. Vous avez la parole.

M. Stephen C. Smith, président, WestJet: Je suis président-directeur général de WestJet Airlines Limited, un transport régional à bas tarifs dont le siège social se trouve à Calgary, en Alberta. Je suis aussi président de l'Association du transport aérien du Canada. M. Cliff Mackay vous a énoncé la position de l'ATAC au sujet des événements qui ont cours dans l'industrie de l'aviation.

Pour ceux et celles d'entre vous qui ne connaissez pas très bien WestJet Airlines, voici quelques renseignements. WestJet a été créée en février 1996. Elle a commencé par desservir cinq destinations dans l'Ouest canadien avec trois Boeing 737-200 et 220 employés. Aujourd'hui, WestJet exploite 13 avions et dessert 12 villes de l'ouest du pays, avec 1 100 employés. Nous utilisons un seul type d'avion, soit le Boeing 737-200, qui a une capacité

Our stock price has increased by 50 per cent since our debut on the Toronto Stock Exchange in July of this year. We are on record as saying that we plan to increase our fleet by three to four aircraft per year, and we are focusing primarily on Western Canada.

Why has WestJet been successful while other airlines have not? There are a number of factors, but primarily it comes down to our people. WestJet invests heavily in its people. As a result, our people provide us with a low-cost structure where we average approximately 65 employees per aircraft compared to the two major carriers that employ between 140 and 170 employees per aircraft. In addition, our people give us the customer service for which we are renowned. That is really the reason people continue to come back to WestJet.

WestJet fares are, on average, approximately one-half of those charged by the major carriers, and none of our fares has any Saturday night stays. We are the true low-fare carrier.

WestJet's marketing philosophy is not to garner market share but, rather, to grow the marketplace which we serve. In 1997, when WestJet had only seven aircraft, compared to 1995, which was before we started, our markets grew, on average, 150 per cent. They are now up again by 14 per cent. I think that number has increased dramatically again. By comparison, prior to our arrival, markets grew, on average, by 3 per cent.

We believe we compete more with the car, the train, the bus or, more importantly, the couch or a night out, as WestJet tends to stimulate travel as opposed to diverting it from other carriers. We are able to do this because of our ability to charge fares which are much lower than the prevailing fares in the marketplace, and we deliver excellent value for those fares. We have tried to take people off the road and get them to travel by air, and we have been very successful in doing that. As a result, we believe we are unique in the airline industry in Canada.

Thus far, WestJet has been strictly an observer with respect to the potential consolidation in the Canadian airline industry. Our position is that we do not believe there is a problem with the industry. Rather, we believe there is a problem with one carrier, self-admitted by Canadian Airlines. From the financial results posted by Air Canada, the three publicly traded charter airlines, some regional carriers and ourselves, which all appear to be relatively healthy, we can only draw the conclusion that the airline industry in Canada is not broken.

First, we request that there not be any reregulation of the industry in Canada. We believe that this would be wrong and is definitely not necessary.

de 120 passagers. Cette année, nous allons transporter plus de deux millions de passagers.

Nos actions ont doublé depuis leur inscription à la Bourse de Toronto, au mois de juillet de cette année. Nous avons déclaré que nous avons l'intention d'augmenter notre flotte de trois ou quatre avions par an, et nous visons uniquement le marché de l'ouest du Canada.

Pourquoi WestJet a-t-elle réussi alors que d'autres ont échoué? Un certain nombre de facteurs expliquent cette réussite, mais c'est surtout grâce à notre personnel. WestJet investit énormément dans son personnel, et en retour, il nous permet d'avoir une structure de coûts peu élevés. Nous avons en moyenne 65 employés par avion, alors que les deux grands transporteurs en emploient actuellement entre 140 et 170 par avion. En outre, notre personnel assure un service à la clientèle qui fait notre réputation et qui est la raison pour laquelle les gens reviennent à WestJet.

Les tarifs de WestJet sont équivalents, en moyenne, à la moitié des tarifs pratiqués par les grands transporteurs et aucun de nos tarifs n'exige que le voyageur passe un samedi soir à destination. Nous sommes un vrai transporteur à tarifs bon marché.

L'approche de WestJet en matière de commercialisation n'est pas d'acquérir des parts de marché, mais plutôt de développer le marché que nous desservons. En 1997, alors que WestJet n'avait que sept avions, notre marché avait progressé de 150 p. 100 en moyenne par rapport à 1995, soit avant nos débuts. Et il vient encore d'augmenter de 14 p. 100. Je crois que ce pourcentage vient de connaître encore une fois une hausse spectaculaire. À titre de comparaison, les marchés n'augmentaient en moyenne que de 3 p. 100 par an avant notre arrivée.

Nous considérons que nous sommes davantage en concurrence avec la voiture, le train, l'autobus et, surtout, le canapé-lit ou une nuit à l'extérieur. WestJet ayant tendance à encourager les gens à voyager, plutôt que de détourner la clientèle des autres transporteurs. Nous y parvenons parce que nous pratiquons des prix qui sont beaucoup moins élevés que ceux qui ont cours sur le marché, et nous offrons une excellente valeur pour ces prix. Nous essayons de convaincre les gens de prendre l'avion plutôt que la voiture, et nous y avons très bien réussi. Nous estimons donc être tout à fait uniques dans l'industrie du transport aérien au Canada.

Jusqu'à présent, WestJet n'a fait qu'observer le débat qui a entouré le regroupement proposé des compagnies aériennes du Canada. Nous ne pensons pas qu'il y ait un problème dans le secteur. Nous estimons plutôt que c'est l'un des transporteurs, soit les Lignes aériennes Canadien International, de son propre aveu, qui a des problèmes. D'après les résultats financiers affichés par Air Canada, par les trois compagnies de services d'affrètement cotées en bourse, par certains transporteurs régionaux et nous-mêmes, qui avons tous l'air de nous porter relativement bien, nous ne pouvons que conclure que l'industrie du transport aérien n'est pas en faillite.

Premièrement, nous demandons au gouvernement de ne pas recommencer à réglementer l'industrie canadienne. Nous estimons que cela serait une erreur et que ce n'est absolument pas nécessaire.

Second, assuming that one of the current offers — and this was obviously written before Onex withdrew — is successful, we will end up with one major carrier in Canada, or that appears to be the direction in which we are going. We are on the record as saying that WestJet is very pro competition. We were born in an era of competition; we will thrive in an era of competition. While we do not believe that we compete with major carriers, any restructure or consolidation in the airline industry would be favourable to WestJet. We become a viable alternative to the major airlines as their frequency decreases and ours increases.

We would have a problem, however, if one carrier, which would control 90 to 95 per cent of the airline industry in Canada, is free to do whatever it wants in terms of current or potential competition. You can imagine what would happen if a carrier were to control the high-fare marketplace and also decided to get into the low-fare marketplace. There would be few, if any, openings for future competition. In addition, it would allow this new large entity to cross-subsidize its low-fare operation from its profitable high-fare operation which would have no competition.

As a result, we are asking that Transport Canada, along with the Competition Bureau, ensure that a framework of competition is built into any single-carrier proposal. We have seen a letter from Konrad von Finckenstein, Commissioner of Competition, to the Honourable David Collenette, Minister of Transport, with respect to some ideas, and we are supportive of many, although not all, of the ideas contained in that letter. We also had input to that letter.

WestJet believes that we live in an efficient economy. As a result, we must allow competition and the forces in that economy to evolve. Obviously, this does not guarantee that every company that exists will always exist. In fact, I would suggest to you that we would only see a regeneration of the airline industry if there were some dramatic change to the current existing scenario.

In addition, there has been some comment about allowing foreign carriers to operate on domestic routes. While once again WestJet is pro competition, without reciprocal agreements in other countries, we do not believe this makes sense for Canada and, in particular, for WestJet. Without the ability to respond to foreign carriers who may decide to set up service on Canadian routes, it can create an unequal playing field in which we could find it very difficult to compete.

From my presentation, I should like you to take the following. First, WestJet has been and continues to do extremely well. We released our third-quarter results recently, and, on a margin basis, we are one of the best air carriers in North America.

Deuxièmement, en supposant que l'une des offres actuelles soit acceptée — il va de soi que ce texte date d'avant le retrait d'Onex —, nous nous retrouverons avec un seul grand transporteur au Canada. En tout cas, cela semble la voie qui se profile à l'horizon. En fait, WestJet est très favorable à la concurrence. Nous sommes nés à l'ère de la concurrence. Nous allons nous épanouir dans cette ère de la concurrence. Nous ne pensons pas être en concurrence avec les grands transporteurs, mais nous estimons néanmoins que toute restructuration ou tout regroupement dans l'industrie aérienne serait très positif pour WestJet. Nous devenons une alternative viable par rapport aux grandes compagnies aériennes, à mesure que la fréquence de leur service sur certaines routes diminue, et que nous augmentons la nôtre.

Ce qui nous dérange, par contre, c'est qu'un transporteur qui contrôlerait 90 p. 100 de l'industrie aérienne au Canada pourrait faire ce qu'il voudrait vis-à-vis de ses concurrents actuels et potentiels. Imaginez ce qui arriverait si un transporteur qui contrôle le marché des tarifs élevés décidait d'accaparer également celui des tarifs bon marché. Cela laisserait très peu de place, sinon aucune, à la concurrence. Par ailleurs, cela permettrait à cette nouvelle grande entité de subventionner ses activités sur le marché des tarifs économiques grâce à ses activités sur le marché des tarifs élevés, évidemment profitable, où elle n'aurait aucune concurrence.

C'est pourquoi nous demandons à Transports Canada, comme l'a fait le Bureau de la concurrence, de veiller à prévoir une structure de concurrence dans toute proposition visant la création d'un transporteur unique. Nous avons pris connaissance d'une lettre soumise par M. Konrad von Finckenstein, Commissaire à la concurrence, à l'honorable David Collenette, ministre des Transports, dans laquelle il présente certaines idées auxquelles nous avons contribué, et nous appuyons un grand nombre des propositions contenues dans cette lettre.

WestJet estime que nous vivons dans une économie efficace et que, par conséquent, nous devons favoriser la concurrence et laisser agir les forces de cette économie efficace. Bien sûr, cela ne garantit pas que toutes les compagnies qui existent existeront toujours. J'estime, en fait, que nous assisterions à une régénération de l'industrie du transport aérien si le scénario actuel subissait une transformation radicale.

Il a été question par ailleurs de permettre à des sociétés aériennes étrangères d'exploiter certaines routes intérieures. Bien que WestJet soit favorable à la concurrence, nous pensons qu'en l'absence d'ententes réciproques dans d'autres pays, une telle chose ne serait pas acceptable pour le Canada, et surtout pas pour WestJet. Si nous ne pouvons répondre aux transporteurs aériens qui décideraient d'offrir leurs services sur des routes intérieures, nous risquons de créer une situation où les règles seront inégales et où nous pourrions avoir beaucoup de mal à soutenir la concurrence.

J'aimerais que vous reteniez ce qui suit de mon intervention. Premièrement, le WestJet a très bien réussi, et continue à très bien réussir. Récemment, nous avons publié les résultats financiers de notre troisième trimestre et, en terme de marge bénéficiaire, nous

Second, we do not believe there is a problem with the industry; we believe there is a problem with one company in that industry.

Third, while WestJet will do well with any restructuring or consolidation in the industry, if we end up with one dominant carrier, we would ask that the Competition Bureau and Transport Canada ensure that we have a competitive, fair and equitable airline industry. We believe the tools to do that are already in place and do not need further regulation. We would ask that the concept of reregulation not be considered, as we do not believe it is required.

Fourth, we do not support the ability for foreign-owned carriers to operate in Canada without reciprocal rights.

I thank you for your time. My presentation was short and sweet, like our airline. I am available to answer your questions, if you have any.

Senator Roberge: Thank you, Mr. Smith, for your short and to-the-point presentation.

Some time ago, I read in the papers that you were in negotiations with Air Canada on some sort of agreement. Have those negotiations resulted in an agreement, or are you still in negotiations?

Mr. Smith: We were in discussions with Air Canada. As a result of the Canadian Airlines situation, the discussions were terminated and put on the back burner. In addition, we had other priorities. We were doing an IPO, and that became our focal point. We do not have a huge management structure, even though we have 1100 employees. The same people doing the negotiations were doing that IPO. The waiving of rule 47 came into play and, as a result, we terminated the discussions with Air Canada. We felt that, if there were one dominant carrier, we would have to see how things came about. At the current time, there are no ongoing discussions with Air Canada, nor has a commercial agreement been reached.

Senator Roberge: You say you are presently focusing on the western part of the country. Do you have a plan to go national with your airline?

Mr. Smith: Under the current scenario in which we find ourselves, which means the situation respecting Air Canada and Canadian, we have no plans to go east. If the environment around us changes, we would reconsider that. At the present time, we have no plans to go further east than Thunder Bay, which is the furthest point east we serve.

Senator Roberge: You commented indirectly on Air Canada's low-cost carrier, or the one which they are planning to operate. If they were to operate only in the eastern part of the country, it would not affect your operation.

sommes l'une des compagnies aériennes les plus rentables en Amérique du Nord.

Deuxièmement, nous ne pensons pas que l'industrie aérienne est en péril; il n'y a qu'une seule société aérienne qui a un problème dans l'industrie.

Troisièmement, bien que nous pensions que WestJet s'en sortira bien si l'on procède à une restructuration ou un regroupement dans l'industrie, s'il ne devait y avoir qu'un seul transporteur dominant sur le marché, nous demanderions au Bureau de la concurrence et à Transports Canada de veiller à ce que nous ayons une industrie du transport aérien compétitive, juste et équitable. Nous estimons être déjà en possession des moyens d'y arriver et il n'est pas utile de recommencer à réglementer le secteur. Nous vous demandons de ne pas envisager un retour à la réglementation car nous jugeons que cela n'est pas nécessaire.

Quatrièmement, nous ne sommes pas en faveur de permettre aux transporteurs étrangers d'exercer leurs activités au Canada s'il n'y a pas d'accords réciproques.

Je vous remercie de m'avoir accordé votre temps. Mon exposé a été ciblé, à l'image de notre ligne aérienne. Je répondrai maintenant volontiers à vos questions.

Le sénateur Roberge: Merci, monsieur Smith, de cet exposé concis.

Il y a quelque temps, j'ai lu dans les journaux que vous aviez amorcé des négociations avec Air Canada en vue de conclure une entente quelconque. Ces négociations ont-elles abouti ou sont-elles encore en cours?

M. Smith: Nous avons des discussions avec Air Canada, mais à la suite de l'évolution de la situation chez les Lignes aériennes Canadien, elles ont été interrompues et mises en veilleuse. En outre, nous avons d'autres priorités. Nous préparons un placement initial de titres et cela est devenu notre dossier prioritaire. Nous n'avons pas une structure de gestion imposante, même si nous comptons 1 100 employés. Les personnes qui participaient aux négociations s'occupaient également de ce placement. Dans la foulée de la suppression de la règle 47, nous avons mis un terme aux discussions avec Air Canada. Nous voulions voir venir, advenant l'émergence d'un seul transporteur dominant. À l'heure actuelle, il n'y a aucune discussion en cours avec Air Canada et une entente commerciale n'a pas été conclue.

Le sénateur Roberge: Vous dites qu'à l'heure actuelle vous visez uniquement l'ouest du pays. Envisagez-vous de faire de votre compagnie aérienne une compagnie nationale?

M. Smith: Dans le contexte du scénario actuel, compte tenu de la situation relative d'Air Canada et de Canadien, nous n'envisageons pas de desservir l'est du pays. Si cet environnement devait changer, nous pourrions examiner de nouveau la question. Pour l'heure, nous n'avons pas l'intention d'aller plus à l'est que Thunder Bay, qui est la localité la plus à l'est que nous desservons.

Le sénateur Roberge: Vous avez fait un commentaire indirect sur le futur transporteur à prix modique qu'Air Canada envisage de lancer. Si ce transporteur desservait uniquement l'est du pays, cela ne toucherait pas votre compagnie.

Mr. Smith: That is correct. I am trying to make these comments from an industry perspective. If they were to dominate the high-fare industry and then come in with a low-cost carrier, then you would have very little opportunity for competition to exist. Forget about WestJet and consider Company X trying to get into the marketplace, whether at the low end or the high end. It is difficult to come in at the high end because Air Canada and Canadian are already there. If they come in at the low end, Air Canada is there as well, and there are few openings left.

Senator Roberge: That is the answer I wanted.

Senator Callbeck: This company is a real success story, having started in 1976 and being where it is today. On page 2 of your brief, you say that you average 65 employees per aircraft versus the two major carriers who currently employ 140 to 170. How do you do it?

Senator Roberge: That is how they make money.

Mr. Smith: First, we are not unionized. Our people have the financial incentive of profit sharing. In fact, two Fridays ago, we handed out, for six months of work, \$3.7 million to our people. The average employee, for six months of profit-sharing, received \$4,500. Employees earn, on average, \$30,000 per year, so they received an additional 30 per cent of their income over that six-month period. Our people have financial incentives in the short term and in the long term, because we also have a stock option program in which any investment of up to 20 per cent of their salary is matched by our company.

As a result, our people are productive. The wages are comparable to those in the industry, but their increased productivity shows up in our numbers when compared to the productivity of employees of the major carriers.

Senator Callbeck: What percentage of your company is owned by your employees?

Mr. Smith: They own about 3 to 4 per cent in total. Having said that, we have a number of pilots who are now millionaires. That is a nice situation.

Senator Callbeck: On page 5 of your brief you say that you do not believe there is any problem with the industry but, rather, that there is a problem with one carrier. Do you believe there is room in Canada for two major airlines?

Mr. Smith: I am not sure I can tell you that. When I look at history, I see that we have had two carriers for a long time in this country. Over that long time, no one has made any sustained profit. Based just on history only, there is not room for two carriers to financially reward their shareholders on a long-term basis.

Senator Callbeck: On page 7 of your brief, you refer to a letter which was written to the Honourable David Collenette. You say you are very supportive of the ideas contained in that letter. Which ideas do you not support?

M. Smith: C'est exact. J'essaie de présenter mes observations dans la perspective de l'industrie. Si ce transporteur devait dominer le volet des tarifs élevés et lancer un transporteur à faible coût, il y aurait très peu de marge pour la concurrence. Oublions WestJet et prenons le cas d'une compagnie X qui voudrait s'implanter sur le marché, que ce soit à l'une ou l'autre extrémité de fourchette des prix. Il lui serait difficile de pénétrer le volet des tarifs élevés en raison de la présence d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien. Si elle essayait de pénétrer le volet bon marché, Air Canada y serait également. Par conséquent, il ne resterait que très peu d'ouvertures.

Le sénateur Roberge: C'est la réponse que je voulais.

Le sénateur Callbeck: Cette entreprise est un authentique exemple de réussite si l'on considère ses débuts en 1976 et sa situation aujourd'hui. À la page 2 de votre mémoire, vous dites que vous avez en moyenne 65 employés par appareil, contrairement aux deux grands transporteurs qui en ont de 140 à 170. Comment faites-vous?

Le sénateur Roberge: C'est ainsi qu'ils font de l'argent.

M. Smith: D'abord, nos employés ne sont pas syndiqués. La participation aux bénéfices est un incitatif financier pour nos employés. En fait, il y a deux semaines, nous avons remis 3,7 millions de dollars à nos employés pour six mois de travail. Pour cette période, les employés ont reçu en moyenne 4 500 \$. Ils gagnent 30 000 \$ par année en moyenne, et ils ont ainsi reçu pour cette période de six mois un supplément égal à 30 p. 100 de leur revenu. Il y a des incitatifs financiers à court et à long terme, parce que nous offrons aussi un programme d'option d'achat d'actions, en vertu duquel un investissement allant jusqu'à 20 p. 100 du salaire est égalé par l'entreprise.

Ces avantages rendent nos employés productifs. Les salaires sont comparables à ceux de l'industrie, mais une productivité accrue rapporte, si on compare la situation à celle des grands transporteurs.

Le sénateur Callbeck: Quelle proportion de votre entreprise est détenue par vos employés?

M. Smith: Ils détiennent environ 3 à 4 p. 100 du total. Cela dit, nous avons des pilotes qui sont aujourd'hui millionnaires. C'est intéressant.

Le sénateur Callbeck: À la page 5 de votre mémoire, vous indiquez que, selon vous, ce n'est pas l'industrie, mais un transporteur, qui est en difficulté. Croyez-vous qu'il y a de la place au Canada pour deux grandes compagnies aériennes?

M. Smith: Je ne suis pas sûr de pouvoir vous répondre. Il y a deux transporteurs au Canada depuis fort longtemps. Mais, pendant tout ce temps, aucun des deux n'a réalisé des profits de façon constante. Si l'on se fonde uniquement sur le passé, deux transporteurs ne peuvent assurer à leurs actionnaires un rendement financier à long terme.

Le sénateur Callbeck: À la page 7 de votre mémoire, vous parlez d'une lettre qui a été envoyée à l'honorable David Collenette. Vous dites approuver beaucoup des éléments qu'elle renferme. Quels sont ceux que vous n'approuvez pas?

Mr. Smith: That letter refers to allowing foreign carriers to fly between Canadian points. As I indicated in my brief, we are not supportive of that. The letter refers to giving more control to the airports. We are not supportive of that. We find the airports currently are unregulated monopolies with which we are experiencing problems. To give them further control would be wrong.

The letter also refers to the Chicago formula which is recognized industry-wide and world-wide. There are many reasons to continue with that Chicago formula.

Senator Callbeck: On page 9 of your brief you say that the Competition Bureau should ensure a competitive, fair and equitable airline industry if there is one dominant carrier, and that you believe the tools for that are already in place. Are you saying we do not need any more safeguards?

Mr. Smith: The only other safeguard needed is to give the Competition Bureau more teeth to prevent predatory pricing or practices, such as putting a lot of capacity into a marketplace which would not deserve it. They should be able to act quickly and succinctly, without any long, drawn-out investigation. I am not a lawyer but I do not believe that the safeguards that are in place can deal with those two situations without delay. The concepts are in place, but not the ability to act quickly and decisively. That is my understanding.

Senator Spivak: If Canadian Airlines fails, 16,000 jobs will be affected. If the Air Canada offer does not go through because of American Airlines or other obstacles, the result will likely be that Canadian Airlines will go out of business. I would bet that Air Canada would not mind if that happened. What do you think of that scenario? What should the position of the government be then? How many of those jobs could your company absorb?

Mr. Smith: I am a big believer in our society, and we have a capitalist society.

Senator Spivak: We have a mixed economy.

Mr. Smith: Yes, we do have a mixed economy. It is wrong for the government to insert themselves into the business of an industry. Once that is begun, it is difficult to resist going too far.

Senator Spivak: Are you saying that the government ought not to have intervened? Should they have let Canadian Airlines fail?

Mr. Smith: No, the waiving of rule 47 was fine. I am referring to the action the government should take if Canadian Airlines fails in the future. I believe that when there is a vacuum in an industry, particularly in the airline industry, a tonne of people will show up. In fact, I will guarantee that a tonne of people will show up. Two airlines made announcements today.

Senator Spivak: One of them is from Winnipeg.

M. Smith: Il est proposé, dans cette lettre, d'autoriser les transporteurs étrangers à offrir des liaisons entre des destinations canadiennes. Comme je l'ai indiqué dans mon mémoire, nous ne sommes pas favorables à cela. On propose aussi d'accorder plus de contrôle aux aéroports, ce que nous contestons. D'après nous, les aéroports sont déjà des monopoles non contrôlés qui nous causent des problèmes. On aurait tort de leur accorder encore plus de contrôle.

Il est aussi question, dans cette lettre, de la formule Chicago, qui est reconnue dans l'ensemble de l'industrie et dans le monde entier. Pour bien des raisons, cette formule devrait continuer de s'appliquer.

Le sénateur Callbeck: À la page 9 de votre mémoire, vous signalez que le Bureau de la concurrence doit s'assurer que l'industrie aérienne est concurrentielle, juste et équitable s'il y a un transporteur dominant, et vous dites croire que nous disposons déjà des moyens de le faire. Voulez-vous dire qu'aucune autre mesure de protection n'est nécessaire?

M. Smith: La seule autre mesure de protection nécessaire est celle qui consiste à accorder au Bureau de la concurrence plus de pouvoirs pour empêcher la fixation de prix abusifs ou le recours à des pratiques déloyales, comme accroître la capacité sur le marché sans raison. Le bureau devrait pouvoir agir rapidement, sans avoir à effectuer d'interminables enquêtes. Je ne suis pas avocat, mais je ne crois pas que les mesures qui existent actuellement permettent de régler rapidement ces deux genres de problème. Les principes existent, mais pas la capacité d'agir rapidement et efficacement. C'est mon point de vue.

Le sénateur Spivak: Si Canadien International fait faillite, 16 000 emplois seront touchés. Si l'offre d'Air Canada est rejetée à cause d'American Airlines ou pour toute autre raison, Canadien International risque de disparaître. À vrai dire, je ne crois pas que cela dérangerait Air Canada. Que pensez-vous de ce scénario? Que devrait faire le gouvernement? Combien de ces emplois votre compagnie pourrait-elle absorber?

M. Smith: Je suis un fervent partisan de la société capitaliste qui est la nôtre.

Le sénateur Spivak: Nous avons une économie mixte.

M. Smith: Oui, c'est vrai. Le gouvernement ne doit pas intervenir dans les activités d'une industrie. Il est difficile de ne pas aller trop loin quand on commence à le faire.

Le sénateur Spivak: Voulez-vous dire que le gouvernement n'aurait pas dû intervenir? Aurait-il dû laisser Canadien International faire faillite?

M. Smith: Non, la suspension des règles de l'article 47 était justifiée. Je parle de ce que le gouvernement devrait faire si Canadien International a des problèmes à l'avenir. Je crois que, s'il se crée un vide dans l'industrie, surtout dans l'industrie aérienne, des tas de gens vont se manifester. En fait, je garantis qu'ils vont le faire. Deux compagnies aériennes ont fait des annonces aujourd'hui.

Le sénateur Spivak: L'une d'elles vient de Winnipeg.

Mr. Smith: Yes, and another announcement is being made literally as I speak, by Regional Airline Holdings which is owned by the family who used to own Air Ontario. They will announce, I believe, their willingness to purchase the regional airline holdings from Air Canada and Canadian Airlines.

The airline industry, more than any other industry, abhors a vacuum. If Canadian should fail — and that is an “if” because I do not know that that will happen — the capacity will come flooding in. Those jobs will be sopped up, although perhaps not the whole 16,000. It is possible, although I do not know this, that there were too many jobs there for what the airline was trying to do. In any event, we will end up with a better airline industry as a result.

Senator Spivak: Are you saying that the government should do nothing?

Mr. Smith: They should ensure that the Competition Bureau has teeth.

Senator Spivak: I understand that part. In respect of giving additional support to Canadian Airlines, should they do nothing?

Mr. Smith: Unfortunately, Canadian must be treated much the way Eaton's was treated, as a fatality of the industry. It is not that I am anti-Canadian-Airlines. It was propped up once; it is wrong to prop it up again because we will simply continue to have this weak airline industry. I do not believe the status quo will work.

Senator Spivak: No matter which way it goes, there would be one dominant airline. Would the configuration include regional or low-cost airlines and more charter competition, even if there is one dominant airline?

Mr. Smith: Let me paint a scenario for you. Back in the old days, some of you may remember, Air Canada was the dominant carrier across Canada. CP Air was only in the west; EPA was in the east; Nordair was only in Ontario. That was not a bad scenario at the time, but it has evolved and changed. This industry is ever-changing. We must allow the industry and our economy to work through those changes to come up with the best model for us. We may not have one dominant carrier. Some regional carriers may join up. WestJet may decide to expand across Canada. What does that mean? That is called “business”, as far as I am concerned.

Senator Finestone: Could you tie in the question of Canadian Airlines and AMR to your scenario? How do you see that evolving? I do not know that the present structure is independent to the extent that it can evolve without taking into account AMR and its involvement.

Mr. Smith: From my perspective, AMR is no different from United and Lufthansa on the Air Canada side. AMR is interested in Canadian Airlines for the feed and the fees that they generate. Obviously, AMR has a role to play in the future of Canadian Airlines because they stepped up to the mark during Canadian's last financial crisis and, by so doing, obtained some rights.

M. Smith: Oui, et une autre annonce est faite pratiquement au moment où je vous parle, par Regional Airline, qui appartient à la famille qui était propriétaire d'Air Ontario. Je crois qu'elle va annoncer qu'elle est prête à acheter les lignes régionales d'Air Canada et de Canadien International.

L'industrie aérienne, plus que toute autre industrie déteste le vide. Si Canadien fait faillite — et je dis bien «si», par ce que je ne connais pas l'avenir — les offres vont affluer. Ses emplois seront absorbés, mais peut-être pas les 16 000. Il est possible, même si je n'en sais rien, qu'il y avait trop d'employés au sein de la compagnie. Quoiqu'il en soit, l'industrie aérienne n'en deviendra que meilleure.

Le sénateur Spivak: Voulez-vous dire que le gouvernement ne devrait rien faire?

M. Smith: Il devrait s'assurer que le Bureau de la concurrence peut agir efficacement.

Le sénateur Spivak: Je comprends cela. Pour ce qui est d'aider Canadien International, devrait-il ne rien faire?

M. Smith: Malheureusement, Canadien doit être traitée comme Eaton l'a été, comme une victime de l'industrie. Je ne suis pas contre les compagnies aériennes canadiennes, mais on l'a déjà soutenue une fois, et on ne devrait plus le faire, parce qu'on risque de maintenir l'industrie aérienne en situation de faiblesse. Je ne pense pas que le statu quo soit une bonne chose.

Le sénateur Spivak: Quoi qu'on fasse, il y aura une compagnie aérienne dominante. Devrait-il y avoir des compagnies aériennes régionales ou à tarifs bon marché et plus de compagnies de nolisés, même s'il y a une compagnie dominante?

M. Smith: Je vais vous présenter un scénario. Autrefois, certains d'entre vous s'en rappellent peut-être, Air Canada était le transporteur dominant au Canada. CP Air servait seulement l'ouest du pays, EPA l'est, et Nordair l'Ontario. Ce scénario n'était pas mauvais, mais les choses ont changé. L'industrie est en constante évolution. Nous devons laisser l'industrie et l'économie évoluer de façon à ce qu'elle offre le modèle qui nous convient le mieux. Il n'y aura peut-être pas un transporteur dominant. Des transporteurs régionaux peuvent apparaître. WestJet peut décider d'étendre ses activités à l'ensemble du Canada. Pour moi, c'est la façon de faire des affaires.

Le sénateur Finestone: Pouvez-vous situer Canadien International et AMR dans votre scénario? Que voyez-vous pour elles? Je ne pense pas qu'on puisse faire abstraction de la participation d'AMR.

M. Smith: D'après moi, la situation d'AMR n'est pas différente de celle de United et de Lufthansa dans le cas d'Air Canada. AMR s'intéresse à Canadien International pour le trafic et les frais qu'elle procure. De toute évidence, AMR a un rôle à jouer dans l'avenir de Canadien International parce qu'elle est intervenue lors de la dernière crise financière de Canadien et qu'elle a ainsi obtenu des droits.

The airline industry is moving towards alliances. It used to be a Canadian carrier versus a Canadian carrier. Then it was a Canadian-American carrier versus a Canadian-American carrier. Now we see world-wide alliances.

We are discussing here transportation within Canada and how that hooks up with the U.S. I believe AMR is just interested in Canadian because of the feed. If they lose, perhaps they will hook up with WestJet or Canada 3000. There are many ways to skin a cat.

Senator Finestone: You want to maintain the integrity of the Canadian airline, the Canadian flag, the maple leaf forever across this country, as far as our boundaries are concerned. The involvement of American International paints another picture.

Mr. Smith: We would be the only country in the world to go with something different from that if we did.

Senator Fairbairn: Your brief is very zippy, as is your airline.

Mr. Smith: Thank you.

Senator Fairbairn: In our hearings last week at which Mr. Milton was present, we talked about discount airlines. My colleagues can correct me if I am wrong, but the impression that he left with us was that the discount airline planned for Hamilton had the initial rationale of connecting with the traffic opportunities in that border area. Nonetheless, he did not in any way discourage the notion that it could expand into the west. Does it concern you that one dominant carrier would have, as currently proposed, retention of Canadian as a subsidiary? Also, does it bother you that a new discount airline in Hamilton may go west?

Mr. Smith: Air Canada said they would not come west of Winnipeg.

Senator Kirby: To clarify, in response to a direct question from me on exactly that issue when he was here, Mr. Milton was very clear that he was not restricting in any way, shape or form the geographic area which that airline would serve.

Mr. Smith: That is a fair comment. We have taken on Air Canada before and we have done very well. We believe our cost structure is unmatched by anyone. I am in favour of competition. I am asking only that the Competition Bureau ensure that neither Air Canada nor their low-cost carrier engages in predatory pricing.

If the status quo continues, Air Canada could still have a low-cost carrier. I cannot stop them from doing that. I just question why, after all this time, they can come up with a low-cost carrier now. However, if they decide to give that a try, it is their decision, and good luck to them. If they decide to compete with us, we will see who wins on the battlefield.

Again, I will stress that we do not, necessarily, see ourselves competing with Air Canada and Canadian. We go into these markets, and we fill up our aircraft because with \$49 fares people

La tendance est aux alliances dans l'industrie aérienne. Autrefois, un transporteur canadien faisait concurrence à un autre transporteur canadien. Puis, ce fut un transporteur canado-américain contre un transporteur canado-américain. Aujourd'hui, les alliances se font au niveau mondial.

Nous discutons ici du transport à l'intérieur du Canada et de la façon dont il est rattaché aux États-Unis. Je crois qu'AMR s'intéresse à Canadien uniquement pour le trafic qu'elle peut apporter. Si son initiative n'a pas de succès, elle va peut-être s'associer à WestJet ou à Canada 3000. Il y a bien des façons de plumer un canard.

Le sénateur Finestone: On veut assurer l'intégrité de l'industrie aérienne canadienne, pour que le drapeau canadien, la feuille d'érable, continue de flotter d'un bout à l'autre du pays, à l'intérieur de nos frontières. La participation d'AMR change la situation.

M. Smith: Dans ce cas, nous serions le seul pays du monde à ne pas faire comme les autres.

Le sénateur Fairbairn: Votre mémoire est pleine de vivacité, comme votre compagnie.

M. Smith: Merci.

Le sénateur Fairbairn: La semaine dernière, avec M. Milton, nous avons parlé des compagnies aériennes à tarifs bon marché. Mes collègues peuvent me corriger si je me trompe, mais il nous a donné l'impression que la compagnie aérienne à tarifs bon marché prévue à Hamilton voulait profiter des débouchés qu'offre le trafic à la frontière. Cependant, il n'a pas rejeté l'idée qu'elle puisse étendre ses activités dans l'Ouest. Est-ce que cela vous inquiète qu'un transporteur dominant conserve Canadien comme filiale, comme on le propose? Et cela vous dérange-t-il qu'une nouvelle compagnie à tarifs bon marché de Hamilton puisse étendre ses activités dans l'Ouest?

M. Smith: Air Canada a dit qu'elle n'irait pas plus à l'ouest que Winnipeg.

Le sénateur Kirby: Pour apporter des précisions, M. Milton m'a indiqué bien clairement, en réponse à une question que je lui posais exactement à ce sujet, qu'il ne voulait limiter d'aucune façon la zone géographique que cette compagnie aérienne servirait.

M. Smith: D'accord, mais nous avons déjà fait concurrence à Air Canada avec beaucoup de succès. Nous croyons que notre structure de coûts est inégalable. Je favorise la concurrence. Je demande simplement que le Bureau de la concurrence veille à ce que ni Air Canada ni son transporteur à tarifs bon marché n'offre de prix abusifs.

Dans le contexte actuel, Air Canada pourrait toujours exploiter un transporteur à tarifs bon marché. Je ne peux l'empêcher de le faire. Je me demande simplement pourquoi elle ne l'a pas fait avant. Elle peut toujours décider de se lancer dans cette aventure, et je lui souhaite bonne chance. Si elle veut nous faire concurrence, nous verrons qui gagnera sur le terrain.

Je répète que nous ne faisons pas nécessairement concurrence à Air Canada et à Canadien. Nous visons un certain marché. Nous contribuons à augmenter le trafic parce que, à 49 \$, les gens

will visit each other. We are generating a lot of traffic. Anyone from the west will tell you that. All of a sudden we have the type of traffic I am not accustomed to, as a former president of Air Ontario, Air Toronto, and a former executive of Air Canada. I board aircraft expecting to see people in suits. Instead, we are talking about senior citizens, empty nesters, young kids, single mothers and families.

WestJet is carrying an entirely different clientele from that carried by the major carriers. We are truly taking people out of their cars, off their couches, and out of the restaurants. Instead of going to a restaurant for a night out, they are going to Vancouver for less cost. It is a unique airline in that sense.

Senator Fairbairn: You certainly set a model for others to follow.

Mr. Smith: Actually, we copied SouthWest.

Senator Fairbairn: However, I take it from your response to Senator Kirby and to me that you would not take a negative view of an expansion of a discount airline from Hamilton unless it became engaged in a predatory price war. The government has set conditions for anyone making these bids.

Mr. Smith: Yes. We are truly pro competition.

Senator Finestone: However, is the Competition Bureau strong enough right now on predatory pricing?

Mr. Smith: That is the issue, senator. I do not believe it is.

Senator Kirby: No, it is not.

Mr. Smith: That must be strengthened.

Senator Kirby: Absolutely.

Mr. Smith: Even Canadian said it would take them three weeks to spend their cash of \$88 million. A week is a long time in our industry.

Senator Kirby: You need a cease and desist order.

Mr. Smith: Yes, quick action must be taken.

Senator Andreychuk: I have used your carrier. When you said good times, good schedules, and good prices I thought that by "good times", you were referring to the perky staff you have, who can crack jokes at 7 a.m. before takeoff. My only complaint of WestJet is that the staff, at 7 a.m., are just too perky for me.

You have opened up a market in Western Canada which did not previously exist. You are operating between points in Western Canada that were considered not competitive by Air Canada and Canadian.

If Air Canada takes over Canadian, do you believe that they will run Canadian as it is now, or will they change the Canadian component to a discount, short-haul carrier which would compete with you? Do you believe that they will retain Canadian as a competitor to Air Canada? At the moment, Canadian is vying for

voyagent plus. On vous le dira dans l'Ouest. Nous avons accès à un marché auquel je n'étais pas habitué, en tant qu'ancien président d'Air Ontario et d'Air Toronto et en tant qu'ancien cadre d'Air Canada. Je monte à bord de l'avion en m'attendant à ce que les voyageurs soient des gens d'affaires, mais ce sont des personnes âgées, des gens dont les enfants ont quitté le foyer, de jeunes enfants, des mères célibataires et des familles.

La clientèle de WestJet est tout à fait différente de celle des grands transporteurs. Nous incitons vraiment les gens à sortir de chez eux. Au lieu d'aller passer la soirée au restaurant, ils prennent l'avion pour Vancouver, pour moins cher. En ce sens, notre compagnie aérienne est unique en son genre.

Le sénateur Fairbairn: Vous donnez sûrement l'exemple à d'autres.

Mr. Smith: En fait, nous avons copié SouthWest.

Le sénateur Fairbairn: D'après votre réponse à la question du sénateur Kirby et à la mienne, vous ne vous opposeriez pas à ce qu'une compagnie à tarifs bon marché établie à Hamilton étende ses activités, à moins qu'elle ait recours à des pratiques déloyales de fixation de prix. Le gouvernement a fixé les conditions pour les offres de ce genre.

Mr. Smith: Oui, nous sommes vraiment favorables à la concurrence.

Le sénateur Finestone: Cependant, le Bureau de la concurrence a-t-il assez d'autorité actuellement pour empêcher l'établissement de prix abusifs?

Mr. Smith: Voilà le problème, madame le sénateur. Je ne le crois pas.

Le sénateur Kirby: Non, il n'en a pas assez.

Mr. Smith: Il faut accroître ses pouvoirs.

Le sénateur Kirby: Tout à fait.

Mr. Smith: Même Canadien a dit qu'il lui faudrait trois semaines pour dépenser un montant de 88 millions de dollars. Une semaine, c'est long dans notre industrie.

Le sénateur Kirby: Il faut pouvoir interdire ce genre de choses.

Mr. Smith: Oui, des mesures doivent être prises rapidement.

Le sénateur Andreychuk: Je suis montée à bord de vos avions. En plus de vos horaires et de vos prix, vous auriez pu parler de la vivacité de votre personnel, qui peut faire des blagues à 7 heures le matin avant le décollage. Tout ce que je reproche à WestJet c'est son personnel, qui est un peu trop éveillé pour moi à 7 heures le matin.

Vous avez ouvert un marché dans l'ouest du Canada qui n'existait pas avant. Vous assurez des liaisons dans l'ouest du Canada qui n'étaient pas jugées rentables par Air Canada et Canadien.

Si Air Canada prend le contrôle de Canadien, pensez-vous qu'elle va laisser Canadien telle quelle ou qu'elle va en faire un transporteur à tarifs bon marché sur courtes distances, qui serait en concurrence avec vous? Pensez-vous qu'Air Canada va laisser Canadien continuer de rivaliser avec elle? Actuellement, Canadien

Air Canada routes, Air Canada is vying for Canadian routes — at least in Western Canada. The had comparable time slots for takeoffs and landings. If one had a seat sale, the other had a seat sale. Do you believe that will continue if Air Canada takes over Canadian, or will they force Canadian into your market?

Mr. Smith: Air Canada and Canadian were competitive, but on a different level. When one raised fares the other followed suit. It takes a WestJet to come in and disrupt the status quo.

I prefer not to guess what Air Canada will do with Canadian. I do not know what their plans are. Although Air Canada has the ability to make Canadian a low-cost air carrier, I think even Canadian indicated it would do that. Kevin Benson said he would take Canadian to low-cost, but with union contracts it is difficult. We all pay the same for the planes, fuel, landing fees and NAV CANADA fees. The big difference between most carriers tends to be the cost of labour. Our advantage is the fact that we use only one type of aircraft.

Senator Andreychuk: Press releases indicated that you would not expand. Are you now saying that you are contemplating going east?

Mr. Smith: No. I am saying that we have not seen how the airline industry will sort itself out. Under the dual-carrier scenario we had no plans to go east. If it remains a dual carrier system, we probably would not go east. However, if Canadian disappears, there is that possibility. That has not gone by our board. We still envision a two-carrier scenario. We are concentrating on what we do best, namely, running our airline and not contemplating a lot of “what ifs”.

Senator Fairbairn: Do you hold a trademark for the name “EastJet” in Atlantic Canada, just in case?

Mr. Smith: We trademarked the name EastJet as a defensive move, not as an offensive move. We did not want anyone to start up with the name EastJet and have people think that they were affiliated with us. Unfortunately, going by the track record of airlines such as Greyhound, VistaJet and so on, the experience is that they do not last for more than six months. We did not want someone calling themselves EastJet and then fail and everyone would think it was affiliated with WestJet.

If we expand into the east — and there are no plans to do that now — we would use the name WestJet because, to us, everything is west of Saint John's?

Senator Fairbairn: That is right.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Smith.

The committee will meet again tomorrow *in camera* in Room 256-S in the Centre Block when the Senate rises.

The committee adjourned.

et Air Canada se disputent les liaisons canadiennes — du moins dans l'ouest du pays. Elles ont des horaires de décollage et d'atterrissage comparables. Si l'une vend des places à rabais, l'autre fait la même chose. Croyez-vous que la situation restera la même si Air Canada acquiert Canadien, ou va-t-elle la forcer à occuper votre marché?

M. Smith: Air Canada et Canadien étaient concurrentielles à un autre niveau. Quand l'une augmentait ses tarifs, l'autre faisait la même chose. L'arrivée de WestJet a perturbé le statu quo.

Je préfère ne pas spéculer sur ce qu'Air Canada fera de Canadien. Je ne connais pas ses plans. Air Canada peut faire de Canadien un transporteur à tarifs bon marché, mais je pense que même Canadien a indiqué son intention de s'attaquer à ce marché. Kevin Benson a dit qu'il voulait faire de Canadien un transporteur à tarifs bon marché, mais que les contrats de travail rendaient la chose difficile. Nous avons les mêmes coûts pour les avions, le carburant, les droits d'atterrissage et les droits de NAV CANADA. Ce sont les coûts de main-d'oeuvre qui font la différence entre la plupart des transporteurs. Le fait que nous utilisons un seul type d'avion est un avantage pour nous.

Le sénateur Andreychuk: D'après les communiqués de presse, vous n'allez pas étendre vos activités. Nous dites-vous maintenant que vous envisagez d'offrir des services dans l'Est?

M. Smith: Non. Je dis que nous ne savons pas comment l'industrie aérienne va régler son sort. Dans un scénario à deux transporteurs, nous n'envisageons pas d'étendre nos activités dans l'Est. Cependant, si Canadien disparaît, c'est une possibilité. Notre conseil n'a pas étudié la question. Nous nous occupons de faire ce que nous avons à faire, c'est-à-dire exploiter notre compagnie, sans nous préoccuper de tout ce qui pourrait arriver.

Le sénateur Fairbairn: Avez-vous un droit sur le nom «EastJet» dans le Canada atlantique, au cas où vous en auriez besoin?

M. Smith: Nous avons déposé le nom EastJet par mesure préventive seulement, pas pour nous attaquer à ce marché. Nous l'avons fait parce que nous ne voulons pas que quelqu'un lance une compagnie de ce nom et qu'on nous associe à elle. Malheureusement, on a vu que des compagnies comme Greyhound ou VistaJet n'ont pas survécu plus de six mois. Nous ne voulons pas qu'une entreprise du nom de EastJet fasse faillite et que les gens nous associent à cette compagnie.

Si nous étendons nos activités vers l'Est — ce que nous ne comptons pas faire pour l'instant — nous garderions le même nom parce que, pour nous, toutes nos activités se passent à l'ouest de Saint John's?

Le sénateur Fairbairn: C'est vrai.

La présidente: Merci beaucoup monsieur Smith.

Le comité se réunira demain à huis clos, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, à l'ajournement du Sénat.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

November 16, 1999

From First Air:

Bob Davis, President;

The Honourable Jean Bazin, Member of the Board of
Directors;

Sam Silverstone, Legal Counsel with Makivik Corporation.

From WestJet:

Stephen C. Smith, President and Chief Executive Officer.

16 novembre 1999

De First Air:

Bob Davis, président;

L'honorable Jean Bazin, membre du conseil d'administration;

Sam Silverstone, conseiller juridique de la Société Makivik.

De WestJet:

Stephen C. Smith, président et Chef de la direction.

8055

